Année ø N° 447 — 50 centimes — 13 Avril 1907 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro :

E MEETING DE MONACO

AU CONCOURS HIPPIQUE

ieutenant Daguilhon=Pujol sautant avec Sud=Ouest.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

La Corrida

PARFUM
ULTRA PERSISTANT
ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS
QUINTESSENCE. LOTION
POUDRE. SAVON

PLAQUES
JOUGLA
PAPIERS

LES PNEUS CANNELÉS POUR AUTOS

LE DERNIER MOT DU **PROGRÈS**

LES PNEUS ANTIDÉRAPANTS POUR CYCLES

DUNLOP

LES NOUVELLES CHAMBRES A AIR

LES NOUVEAUX BOYAUX COUSUS

LA PLUS SOUPLE

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la

BERLIET

qui détient toujours le record de la consommation

SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON

Agent à Bordeaux :
PINAUD-DUANIP
92-94-96, boul. de Caudéran

Agent à Paris :
TART & Cie
2, avenue Alphand

LA PLUS SIMPLE

CAPSULES
de Quinine de Pelleti

Elles sont souveraines pour combattre *rhumes, la grippe, l'influenza, les migrai névralgies*, et en général les accès fébriles se manifestent au début de toutes les malad

UNE CAPSULE est plus active qu'un grand verre de quinquina.

Exiger le nom **PELLETIER** sur chaque Capsule.
VIAL, 20, rue de Châteaudun, PARIS et toutes Phar[cies]

PELLE

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
D'une pureté abso
GUÉRISON RADIC
et rapide des éco ments qui exigea autrefois des sema de traitement par l pahu, le cubèbe et injections.
113, fg. St-Honoré, PARIS et toute

PRENEZ GARDE, Ma
vous commencez à grossir et grossir vieillir. Prenez donc tous les jours Dragées de **THYROÏDINE BOUT** *votre taille restera ou redeviendra s*
LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre mand
Laboratoires **BOUTY, 1, Rue de Châteaudun.**
Il est bon de prendre l'avis d'un médecin.

La Semaine Comique, par Henriot.

— C'est une auto de 50.000 francs que tu as? C'est cher.
— Pas du tout, le constructeur me l'a donnée pour rien, à condition que j'en vende de semblables à dix de mes amies.

— Effectivement, vous avez un nez superbe. Avez-vous essayé de le mettre en communication avec les ondes herziennes de la Tour Eiffel?...

— Oui, c'est un chien très intelligent, Pédro... tenez, je viens de tirer une alouette, eh bien, il me rapporte un lapin.

Dialogue de Rochers.

— Une auto!... au tournant nous allons lui crever les pneus!
— Ce sont des « Gaulois », mon vieux... il n'y a rien à faire!

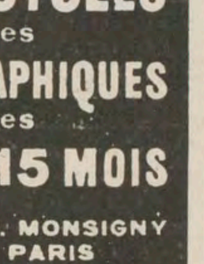
CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

PNEU CUIR SAMSON
ANTIDÉRAPANT
IMPERFORABLE
10, rue François Ier, Paris
Ad. télég. PNEUSSAM — *Télép.* 544-33

EPILEPSIE Guérison Certaine. Dem. Notice.
Dr **BOURDAUX**, FLEURANCE (Gers).

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR Articulé
et *FAUTEUIL-ROULANT*
DUPONT
FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).



Société Anonyme des Automobiles de LA
à LYON — Capital : 2 millions de francs
TÉLÉPHONE : **35-15**
Agents généraux pour l'Étranger :
MM. PERROT, DUVAL & Cie, à Genève
Agence exclusive à Paris :
UNIVERS-AUTOMOBILE, 24, r. Boccador

BUIRE

AUTOMOBILES
Gillet=Forest
7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

Il y a des voitures pour les "Chauffards" et les milliardaires :

Les Automobiles
Gladiator

sont celles des touristes dignes de ce nom
Direction au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine) - Vente à Paris { 62, Av. de la Grande-Armée 18, Boulevard Montmartre

VIVITZ
L.T. PIVER
PARIS
Essence. Savon. Poudre de Riz
Lotion. Sachets
etc.

SOCIÉTÉ DES AUTOMOBI
EUGÈNE BRILLIÉ
60, Boulevard Pereire (Place Wagr
Ad. télég. AUTOBRIL-PARIS Téléo 5
Voitures de Tourisme et de Livraison, Omnibus Camions, Moteur
Construits dans les ateliers d'artillerie de **SCHNEIDER et Cie** Le Havre
Fournisseur de la Cie générale des Omnibus de PARIS

HERNIE GUÉR

par le Nouveau **BANDAGE M**
Accepté p[ar] la Société de Chirur
Recommandé par
Membres du Corps
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur
supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.**
peut se livrer à tous les travaux sans éprouver
Par sa pression constante il mène à la guérison Env.C
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, **229**, Rue St-Hono

AUTOMOBILES
MOTOBLOC
SIÈGE SOCIAL ET USINES · 102. RUE DES VIVANTS. 102 · **BORDEAUX**
à PARIS EN 1906 { DIRECTION DES AGENCES E MAGASIN D'EXPOSITIO 8 · RUE LAFAYETTE · 8
NOUS AVONS PRIS PART A 5 COURSES et CONCOURS ET REMPORTÉ 5 PREMIERS PR

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ——— 24 fr.
Etranger ——— 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

13 Avril 1907 — N° 447
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ——— 2 fr.
La Page ——— 600 fr.
Encartage ——— 750 fr.

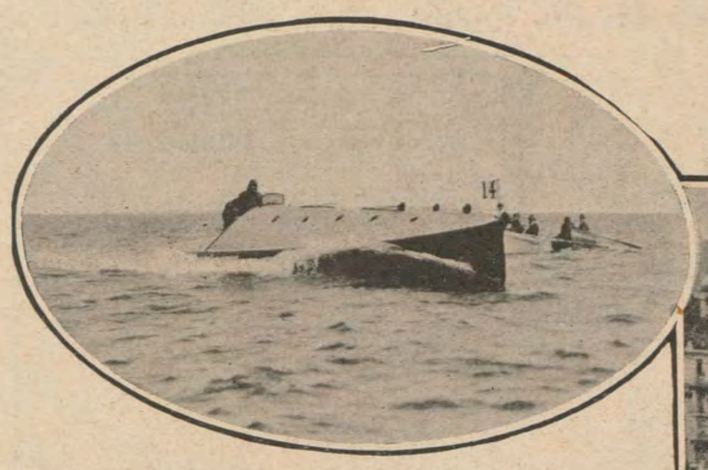
L'EXPOSITION DES CANOTS A MONACO

C'est par un temps splendide, que fut inaugurée la quatrième exposition de canots automobiles, organisée par l'International Sporting Club. 75 canots étaient exposés. Ce résultat est remarquable : il y en avait 22 de plus qu'en 1906, soit 40 0/0 d'augmentation. Tous les visiteurs ont remarqué avec satisfaction qu'une métamorphose complète s'est opérée dans la construction des coques. Toutes sont robustes, bien abritées, malgré leurs formes fines de l'avant. On peut s'attendre à de jolies vitesses pendant la durée du meeting

LE MEETING DE MONACO [1]

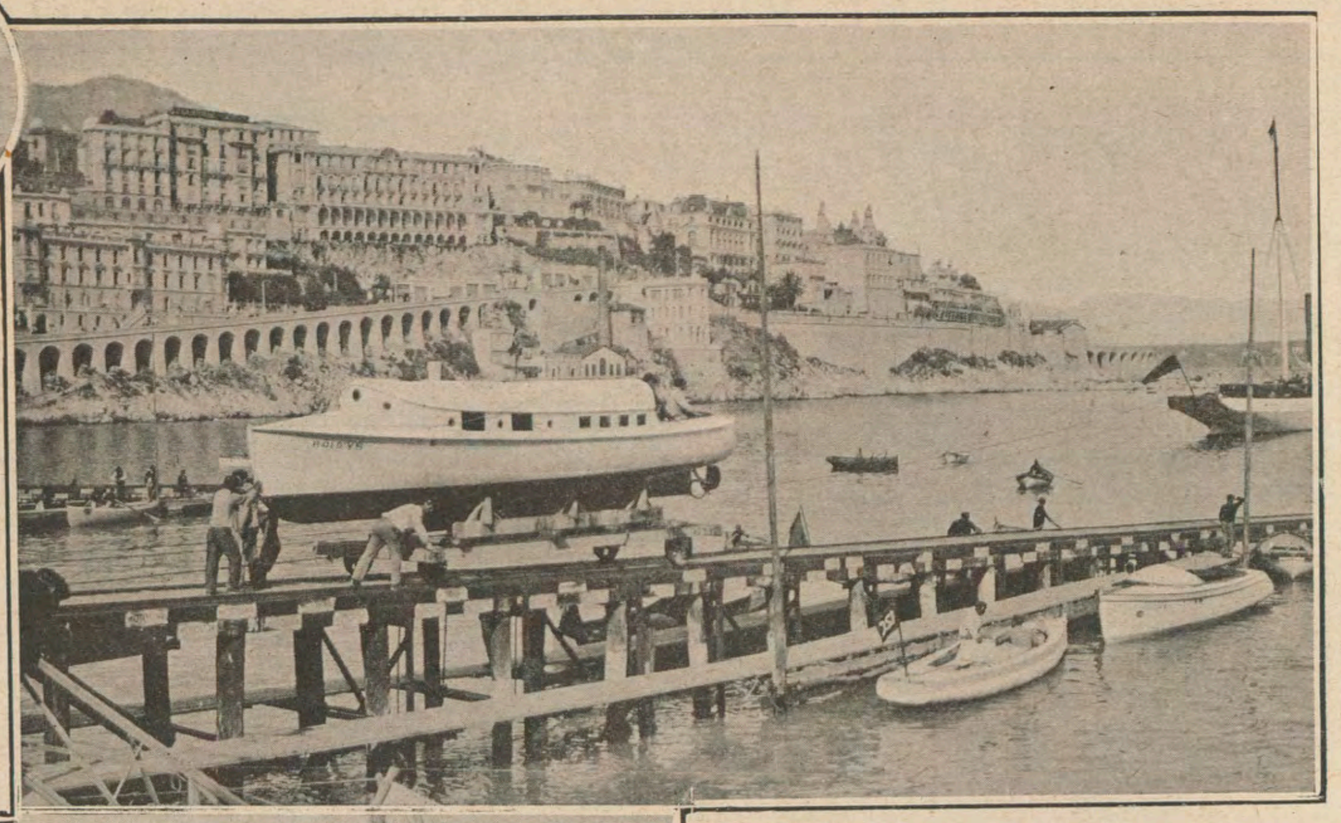
par C. FAROUX

La première journée du meeting de Monaco, favorisée par un temps merveilleux, a fourni à la *Rapière* l'occasion d'accomplir une performance admirable, couvrant les 50 kilom. du parcours en 55 m. 55 s, à une allure moyenne de près de 54 kilom. à l'heure, battant tous les records du monde.

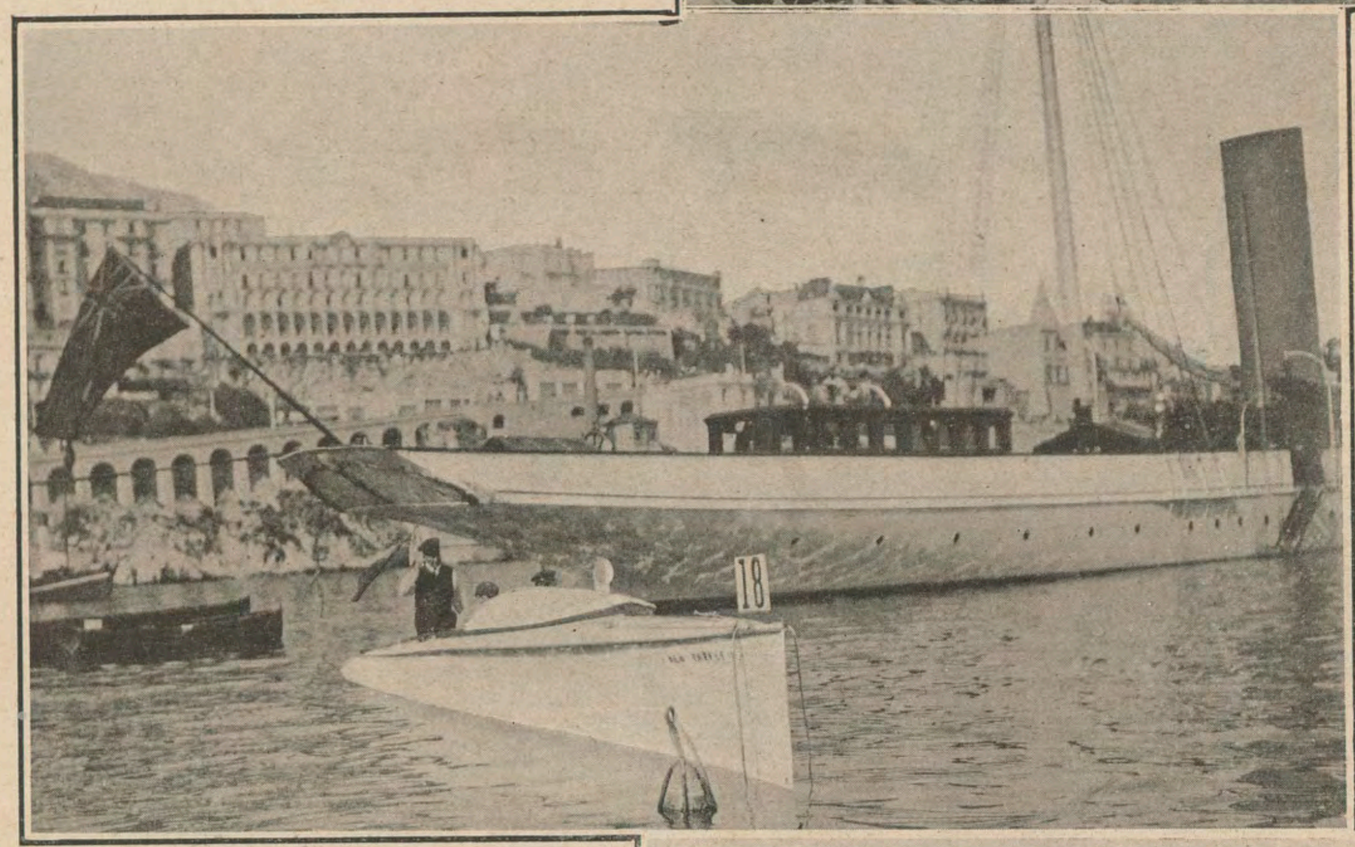


Le Daimler II.
Racer de 2e série (40 pieds anglais), à lord Howard de Walden.

A l'heure où paraîtront ces lignes, les courses inscrites au programme de Monaco seront toutes, ou peu s'en faut, disputées : cependant, les exigences de la mise en page d'un organe de l'importance de la *Vie au Grand Air* font qu'au moment où j'écris, j'ai seulement sous les yeux les résultats de la première journée. Mais, ces résultats sont tels qu'ils fournissent une très suffisante matière à cette chronique.



La mise à l'eau du Roi d'Ys.
Cruiser de 3e série (10 m. 60), au lieutenant Massieu.



Le New-Trèfle II.
Racer de 2e série (11 m. 02), à M. Thubron.

La journée de dimanche dernier comportait deux épreuves, l'une réservée aux cruisers de 6 m. 50, l'autre aux racers de 8 mètres. Ce sont là les deux catégories les plus faibles : ce sont aussi celles pour lesquelles les progrès accomplis depuis les débuts du yachting automobile se manifestent le plus nettement. Il y a là une constatation qui vient à l'appui de ce que je n'ai jamais cessé de dire, à savoir que le canot automobile n'est réellement au point qu'en ce qui concerne les modèles restreints. Il n'y a rien là-dedans dont doivent s'offusquer les constructeurs de coques ou même les constructeurs de canots ; la raison est d'ordre purement thermodynamique. Dans l'état actuel de nos connaissances, les moteurs d'un alésage supérieur à 200 millimètres, fonctionnant suivant le cycle à 4 temps, ne paraissent pas devoir donner de bien bons résultats. Or, s'il est relativement aisé de munir d'un 150 chevaux une coque de 8 mètres, il l'est beaucoup moins de monter un 1.200 chevaux dans une coque de 16 mètres. Et c'est pourquoi, malgré que la longueur soit un élément prépondérant de vitesse, les petits racers dament actuellement le pion aux grands.

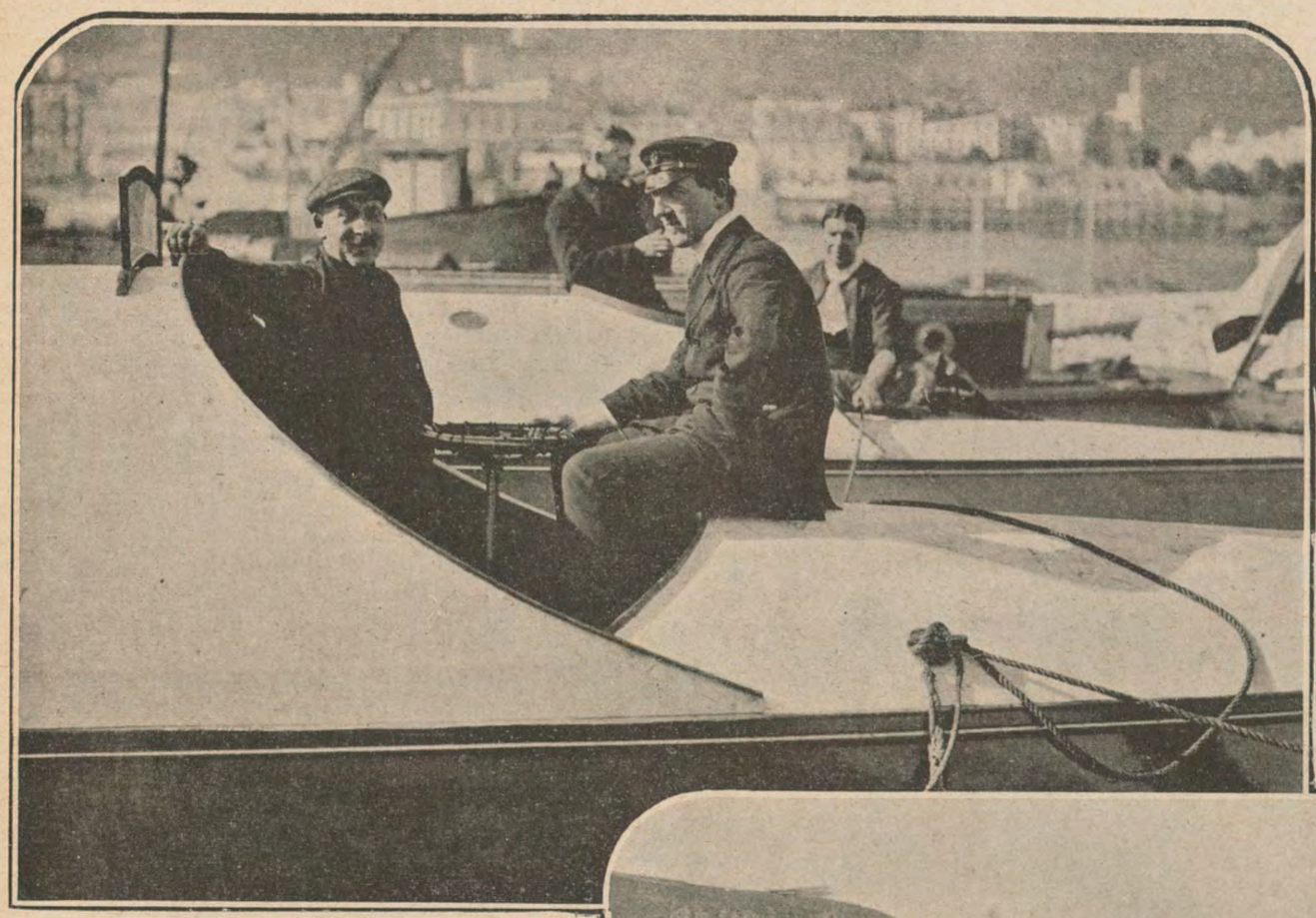
Une belle performance de La *Rapière*.

L'épreuve réservée à ces intéressantes embarcations de 8 mètres, mettait aux prises 5 canots : *la Rapière II*, *Sea-Sick*, *la Mouvette*, *Fiat XV* et *Itala*. Les trois premières coques sont de Tellier, les deux autres d'origine italienne. La *Mouvette* n'est autre que la fameuse *Râpée III*, de triomphante mémoire, que son propriétaire, M. Gallice, l'un de ceux qui ont le plus fait en France pour la cause du canot à moteur, avait muni d'un 35 chevaux Mutel, type de moteur qui, par quelques solutions heureuses, est appelé à bien réussir dans les applications du yachting.

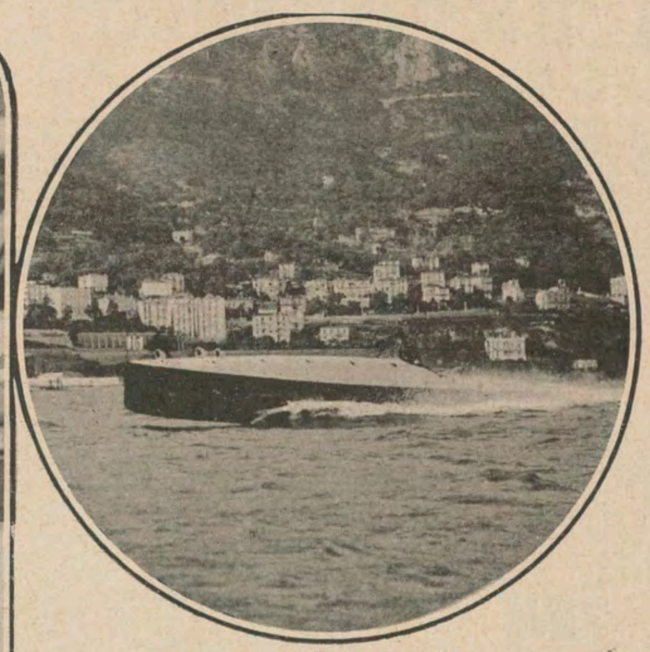
La *Rapière* recèle en ses flancs un 135 chevaux Panhard-Levassor, du type de ceux qui seront montés sur les voitures

Le Nihil.
Cruiser de 2e série, (8 m.,) à M. Gaubert.

(1) Voir le N° 445.



Lord Howard de Walden à bord du Daimler II.
Ce racer de 2e série est muni de deux moteurs six cylindres et de deux hélices.



Daimler III.
Racer 2e série, à lord Howard de Walden, trois moteurs six cylindres et trois hélices.

prenant part au Grand Prix de l'A. C. F. Le *Sea-Sick*, un vétéran appartenant à M. de Caters, est animé par un 130 chevaux Itala. Quant au *Fiat XV*, qui, d'après les photographies et ce que nous en ont écrit les reporters sportifs, me paraît une véritable erreur, il est muni de deux excellents moteurs Fiat, d'une puissance totale de 250 chevaux. L'anharmonie entre la coque et la puissance est fâcheuse : cette embarcation pourra avoir quelques beaux passages de vitesse, mais c'est tout : encore qu'il soit bien délicat de faire des pronostics en pareille matière, il me paraît difficile d'obtenir une marche régulière avec cette locomotive traînant une chaise.

Le S. C. L. M.
Cruiser italien de 2e série, 7 m. 99.

La Lorraine II.
Cruiser de 4e série, à M. Pérignon.

La course peut se décrire brièvement. La *Rapière*, partie en tête, ne fut jamais rejointe et couvrit les 50 kilomètres du parcours en 56 minutes environ, soit à une moyenne horaire de 53 kilom. 650.

Cette performance est splendide. En vertu de la loi de similitude, elle correspondrait, pour un paquebot de la taille du *Kaiser-Wilhelm der-Zweite*, à 260 kilomètres à l'heure environ ; ce qui mettrait New-York à moins de vingt-quatre heures de Paris ! Nous n'en sommes point encore là.

Si cette première épreuve de racers ne nous a montré que quelques-uns des principaux participants au meeting, peut-être nous aura-t-elle montré les plus intéressants. Je crois que la *Rapière* va se tailler la part du lion.

Evidemment, je n'ai point vu les canots, je le regrette assez, d'ailleurs. Mais des nombreuses photographies que j'ai sous les yeux, et à part le *Panhard-Tellier*, qui est également de Tellier, avec ses lignes très personnelles, je suis amené à penser qu'un seul racer a été très sérieusement étudié. Il s'agit du *Daimler II*, un concurrent anglais tracé par Saunders, qui doit faire bonne figure au présent meeting. Je n'exprime là qu'une opinion personnelle, et les hasards des courses sont assez grands pour qu'un démenti me soit infligé. Cependant, à moteur égal, je crois que le *Daimler II* pourrait se défendre contre le *Panhard-Tellier*.

C. Faroux.

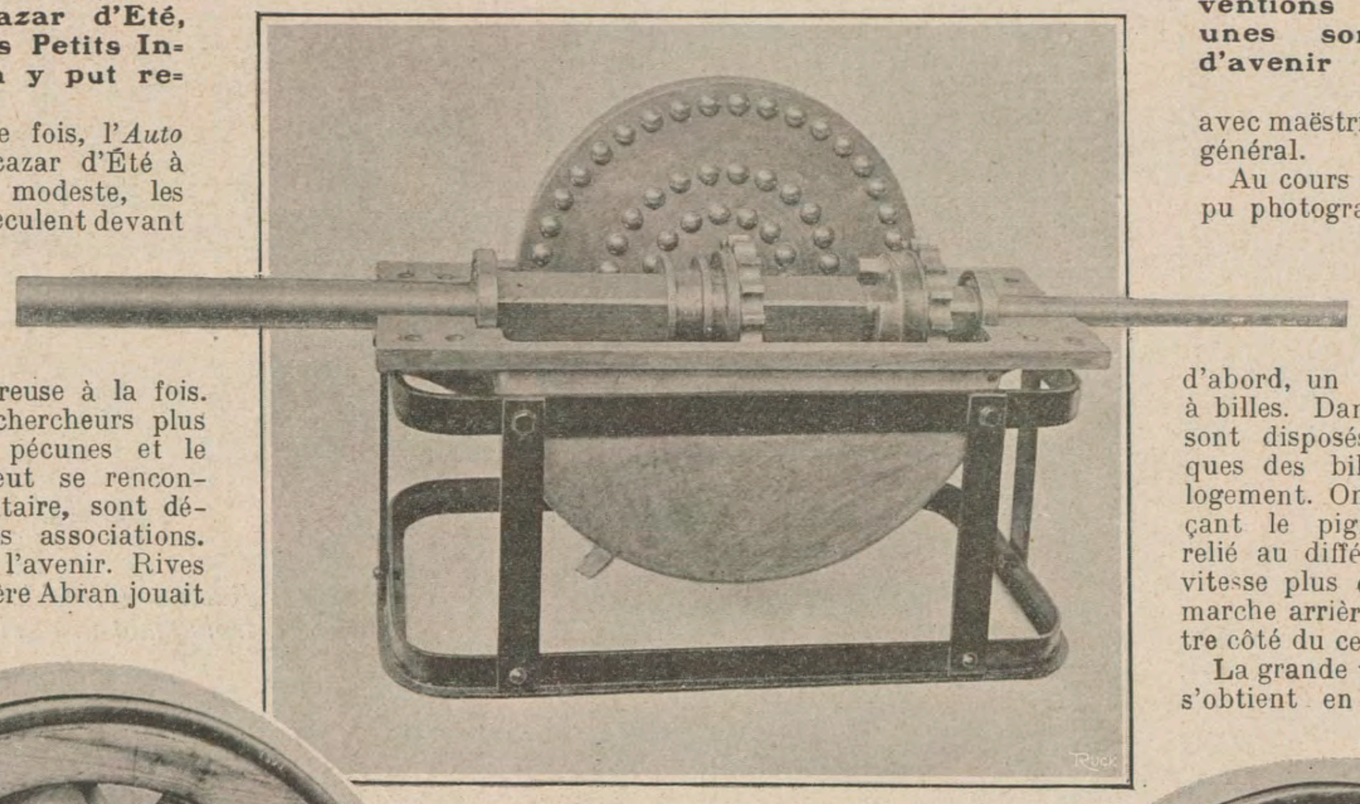
L'EXPOSITION DES PETITS INVENTEURS

La semaine dernière, s'est tenue à l'Alcazar d'Eté, l'Exposition des Petits Inventeurs ⌀ On y put remarquer de petites inventions dont quelques-unes sont susceptibles d'avenir ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

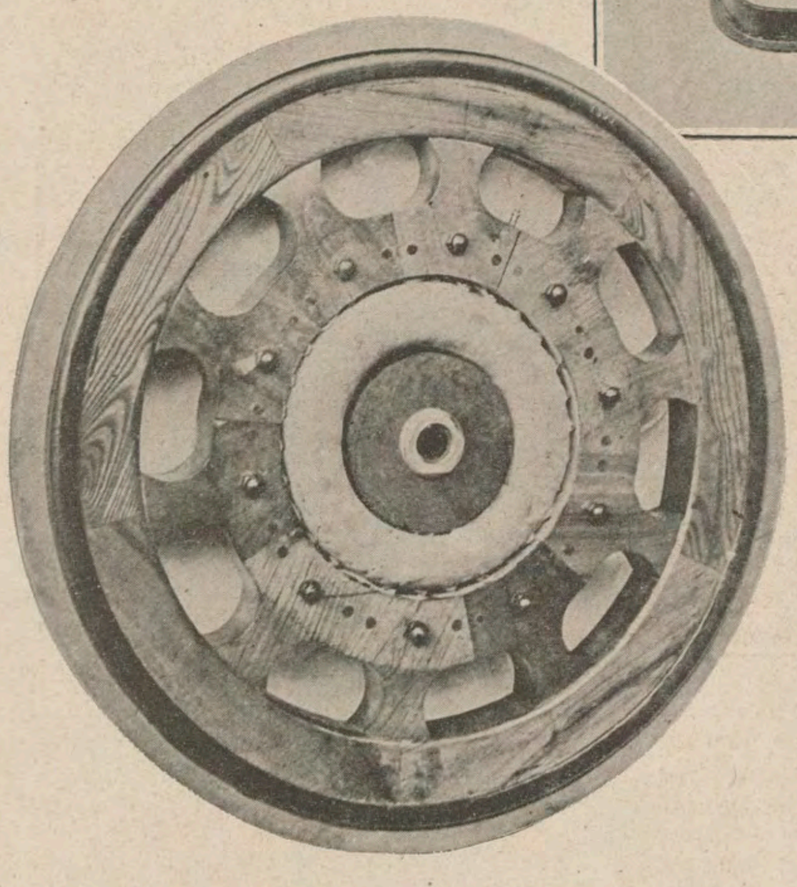
POUR la troisième fois, l'*Auto* conviait à l'Alcazar d'Été à une exhibition modeste, les inventeurs qui reculent devant les frais des salons tout dorés et ruisselants de lumière auxquels nous a accoutumés l'industrie automobile. C'est une idée ingénieuse et généreuse à la fois. Du contact entre ces chercheurs plus riches d'idées que de pécunes et le public où, parfois, peut se rencontrer le riche commanditaire, sont déjà nées de florissantes associations. D'autres naîtront dans l'avenir. Rives au petit pied, notre confrère Abran jouait avec maëstria le rôle de commissaire général.

Au cours d'une rapide visite, j'ai pu photographier les appareils exposés par quelques inventeurs. Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* les verront avec intérêt. Voici, d'abord, un changement de vitesse à billes. Dans un plateau vertical sont disposés en cercles concentriques des billes mobiles dans leur logement. On conçoit qu'en déplaçant le pignon fixé sur l'arbre relié au différentiel, on obtient une vitesse plus ou moins grande, ou la marche arrière en le portant de l'autre côté du centre.

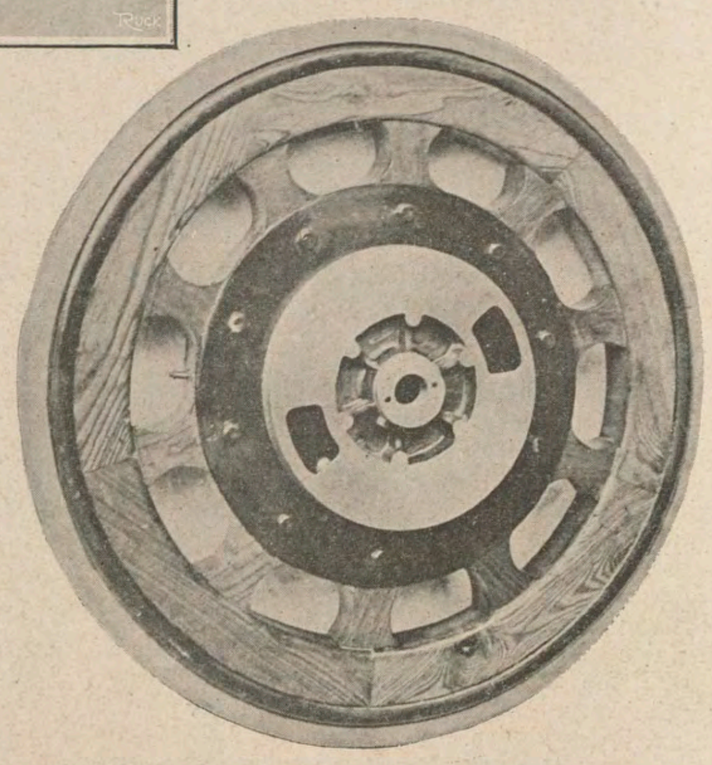
La grande vitesse, en prise directe, s'obtient en rendant solidaires les deux pignons et en supprimant tout contact avec le plateau.



Changement de vitesse à billes.
Le plateau vertical porte une série de billes disposées suivant des cercles concentriques et qui entraînent le pignon relié au cardan.



La roue à pneu central, ouverte.
Le pneumatique est placé au centre de la roue et à l'abri des crevaisons.



La roue à pneu central, fermée.
Une fermeture étanche met le pneu à l'abri des intempéries.

Pour éviter la crevaison des pneumatiques, voici un moyen adroit : le placer au centre de la roue. Le bandage, formé d'une enveloppe en cuir lacée autour de la chambre à air, est logé dans une cavité circulaire, à la partie centrale de la roue et sur lui repose un cylindre de gaïac dans lequel prend place l'essieu. Le pneu est à l'abri des clous, certes, mais combien minime est la masse d'air dont l'élasticité est appelée à former coussin !

Le carburateur Goubert fonctionne indifféremment à l'essence, à l'alcool ou au pétrole lampant. Ce qu'il offre d'ingénieux c'est que le passage de l'un à l'autre carburant est automatique.

Parti à l'essence, le moteur une fois chaud commande lui-même le passage au pétrole ou à l'alcool. Le carburateur revient de même à l'essence si le moteur se refroidit ou si on l'a laissé tourner à vide. Ce changement est obtenu au moyen d'un tube manométrique qui, en se dilatant plus ou moins, ouvre ou ferme un robinet à trois voies.

L'amortisseur Dutrieux est un appareil à huile assez bien compris, très simple en tout cas et ne comportant ni entretien ni usure. Il oppose au redressement du ressort un obstacle croissant avec la vitesse. Tout le système, peu encombrant du reste, est bien à l'abri de la boue et de la poussière.

J'ai noté aussi une ingénieuse disposition de manivelle anti-choc en retour due à M. Le Clech, un ancien champion cycliste amateur, ainsi qu'un appareil, dit Turbo-ventilo qui refroidit le moteur au moyen d'un courant d'air continu actionné par les gaz d'échappement et permettant de supprimer ainsi le refroidissement par eau et le pot d'échappement.

F.-A. WHEEL.

L'amortisseur Dutrieux.
Amortisseur à huile, simple comme conception, oppose au redressement du ressort un obstacle croissant avec la vitesse.

Le carburateur Goubert,
Fonctionnant indifféremment à l'essence, à l'alcool ou au pétrole lampant.

AU VOLANT : F. CHARRON

La carrière d'un sportsman au XX^e^ siècle ⌀ De la piste à l'hippodrome ⌀ Prouesses automobiles ⌀ ⌀

De tous ceux qui ont conquis aujourd'hui une place importante dans le monde sportif et industriel, Fernand Charron est certainement l'un des plus sympathiques. Cet homme, encore jeune, est populaire à divers titres, et tous ceux qui ont eu l'occasion de l'approcher ont gardé de son accueil un souvenir charmant.

La vie tout entière de Charron est une marche vers le succès, avec de glorieuses étapes. Avoir entrepris d'être champion cycliste à la légendaire époque des précurseurs est le point de départ de sa chance. Dès les premiers jours qu'il eut à fréquenter des camarades d'un monde élégant, il voulut prendre à leur contact un vernis, et petit à petit, il se révéla de caractère très fin et d'intelligence délicate.

Les débuts cyclistes L'un des meilleurs coureurs de son temps, il abandonna la piste et la route au moment même où se développa d'une manière inattendue l'industrie née du sport nouveau. Agent général de la compagnie anglaise des cycles Humber, on citait, dès lors, le jeune commerçant qui, pincé dans sa jaquette, un bouquet piqué à la boutonnière, traitait des affaires avec une grâce française et en même temps une activité toute britannique. Vint le premier essor de l'automobile : Fernand Charron, l'un des premiers, s'enthousiasma pour la locomotion nouvelle. On le vit sur des tricycles à pétrole, dont le mécanisme n'avait pas encore une rigoureuse précision. Puis, dès les premières courses automobiles, il disputa la palme aux René de Knyff, aux Gilles Hourgières, à Giraud, à Levegh et à tous ceux qui, au début, s'étaient portés vers ce sport si nouveau.

Sa gloire cycliste encore récente lui valut une popularité du meilleur aloi. Ses victoires étaient sympathiques, il était, certes, le plus connu des rois du volant de l'époque et favori de la foule; c'est toujours vers lui que se dirigeait la curiosité populaire.

Vainqueur de Paris-Amsterdam, gagnant de la première Coupe Gordon-Bennett, Charron avait abandonné le cycle pour se consacrer uniquement au commerce automobile, puis vint le moment où il renonça aux joies des luttes sur la route. La dernière course à laquelle il prit part fut Paris-Madrid, où il atteignit Bordeaux dans un temps excellent, seul des concurrents monté sur une voiture de tourisme ordinaire.

Charron au volant.

Charron personnifie certainement le type parfait du sportsman. Tour à tour champion cycliste, conducteur d'automobiles émérite, prince de la cravache, on ne sait dans quel sport il excelle le plus.

A l'exercice.

Presque tous les matins, le sympathique sportsman qu'est Charron se rend à Maisons-Laffitte, où il surveille l'entraînement de ses chevaux. Ainsi les connaît-il à merveille, de là les succès qu'il remporte si souvent.

Gentleman rider Mais un sport nouveau l'avait conquis tout entier. Il avait une écurie de courses et il était devenu l'un des gentlemen riders les plus justement fameux; sans renoncer à l'industrie prospère, il consacrait et il consacre encore tous ses loisirs à l'entraînement des fins pur sang qui portent ses couleurs. Elève du fameux jockey Tod Sloan, il fut l'un des premiers à prôner le mérite de la monte américaine, et les victoires qu'il a remportées sur ses propres chevaux ont renouvelé ses émotions de jadis, quand il remportait des championnats sur le ciment des vélodromes.

Aujourd'hui, industriel ou sportsman, Fernand Charron est une figure bien parisienne à plus d'un titre; on le rencontre dans les couloirs de théâtre les soirs de première, et toujours impeccable, mince et correct, il a le sourire heureux de l homme à qui tout a réussi dans la vie.

Le mariage prochain qu'il va contracter avec Mlle Jeanne Clément, la fille du grand constructeur français, va, si j'ose dire, établir définitivement sa situation dans le monde. S'il regarde derrière lui le chemin parcouru, il doit concevoir un certain orgueil, car ce n'est pas la chance seule qui l'a favorisé, il a apporté dans tout ce qu'il a entrepris une intelligence active et un goût averti. On a tort de dire que c'est là une fortune américaine ; la réussite de Fernand Charron prouve nettement qu'il n'y a pas qu'outre-mer qu'on peut, à l'aide du travail, se faire une situation dans le monde. L'exemple de Charron est là pour bien montrer à nos compatriotes et à nos contemporains que les énergies de notre race ne sont pas encore épuisées.

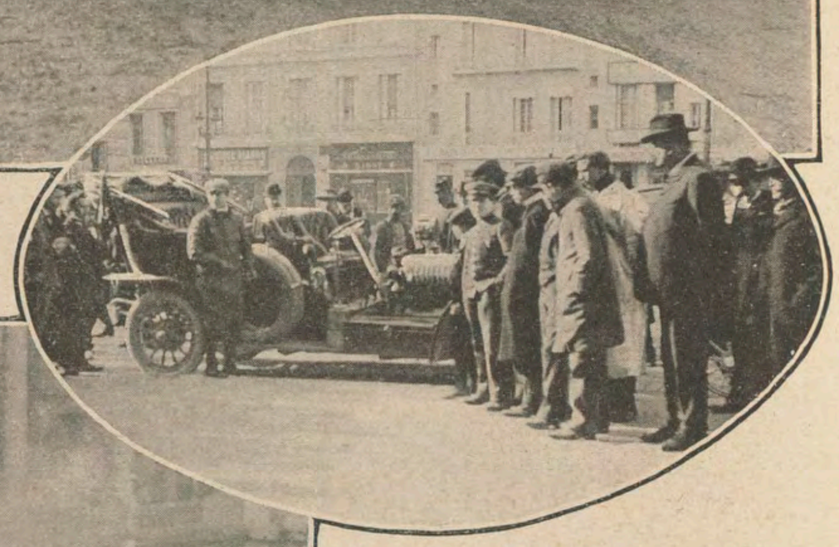
ROBERT DIEUDONNÉ.

Le Tour de France d'Hotchkiss

Après 10.000 kilomètres couverts en 58 jours, la six-cylindres Hotchkiss est rentrée à Paris

Sur la route du Cratère de Volvic.
Pendant qu'à Paris le thermomètre marquait 20° au-dessus de zéro, les voyageurs rencontraient des routes couvertes de neige.

Sur le Circuit d'Auvergne.
Au sortir de Pontgibaud, de sportive mémoire, la 6-cylindres s'arrête, non pour souffler, mais pour se faire photographier.



A Montpellier.
Dans toutes les villes traversées, la 6-cylindres a suscité un grand intérêt.

Sur la Place de la Concorde.
Après 9.617 kilomètres et 58 jours d'absence, la 6-cylindres Hotchkiss, *munie de pneus et de jantes amovibles* Michelin, *de l'éclairage et des projecteurs* Blériot *est rentrée à Paris.*

APRÈS cinquante-huit jours d'absence, Van Marcke est rentré vendredi dernier à Paris, ayant couvert exactement 9.617 kilomètres, traversé 77 départements et effectué, en tenant compte des arrêts, une moyenne de 165 kilomètres par jour.

C'est la première fois que l'on peut voir le moteur six cylindres vraiment à l'épreuve sur la route, et tout l'honneur reviendra à la maison Hotchkiss de l'avoir la première expérimentée. Comme le disait, à l'issue du déjeuner offert à cette occasion à l'Automobile Club, M. Mann, l'aimable directeur de la Société des Etablissements Hotchkiss, le moteur six cylindres est aussi supérieur, comme douceur et régularité, au moteur à quatre cylindres que ce dernier lui-même l'était au primitif monocylindre. Aussi peut-on prévoir que, d'ici quelque temps, tout comme le monocylindre a été abandonné, de même le sera le quatre cylindres. La suppression totale du point mort, la souplesse du moteur qui permet de faire varier toute la gamme des allures sans avoir besoin de toucher au levier du changement de vitesses, séduira les plus prévenus.

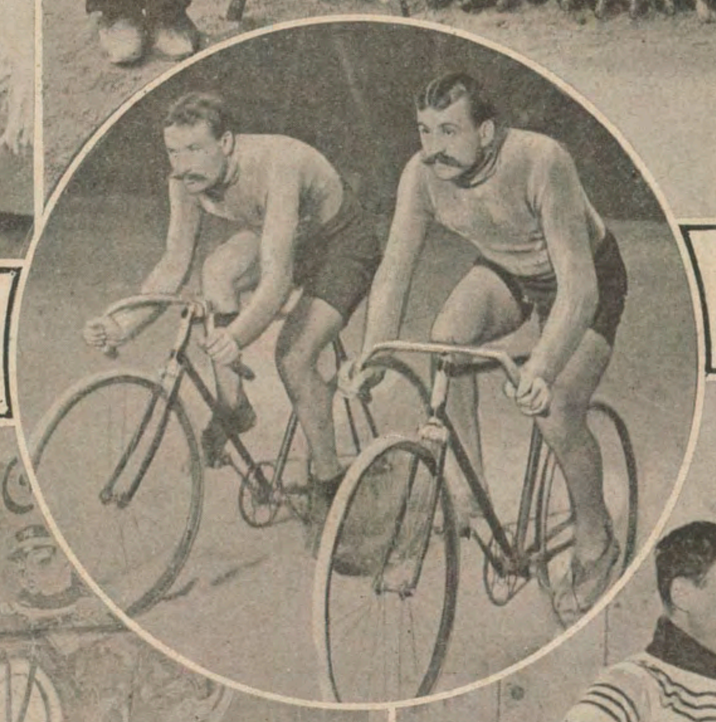
Il est certain qu'un tel moteur a besoin, plus qu'un autre encore, d'un fini dans la construction et dans l'usinage que l'on ne trouvera pas partout. C'est pourquoi l'on doit féliciter la maison Hotchkiss d'avoir pris les devants. Ajoutons que Van Marcke a tenu à faire savoir quelle satisfaction il avait eue de ses pneus Michelin et des jantes démontables qui lui ont évité bien des ennuis. De même, ses projecteurs Blériot lui ont permis, par les soirées les plus sombres, d'atteindre l'étape sans ralentir son allure.

H.-M. A.

La Course des Huit heures au Vélodrome d'Hiver

Passerieu se chausse.
Malgré de douloureuses contusions, Passerieu a fini la course et s'est classé quatrième.

La cuisine des coureurs.
La nourriture et les breuvages des concurrents étaient soigneusement préparés sur la pelouse.



Emile Georget se fait masser.
Après sa victoire, Emile Georget se fait masser pour se reposer de son dur effort.

Emile et Léon Georget.
Emile a battu son frère à l'emballage, couvrant 334 kilom. 443 m.

Les conseils du manager.
Bourotte s'entretient avec Petit Breton qui a fini 3e, et Marcel Cadolle qui a abandonné à la suite de graves blessures.

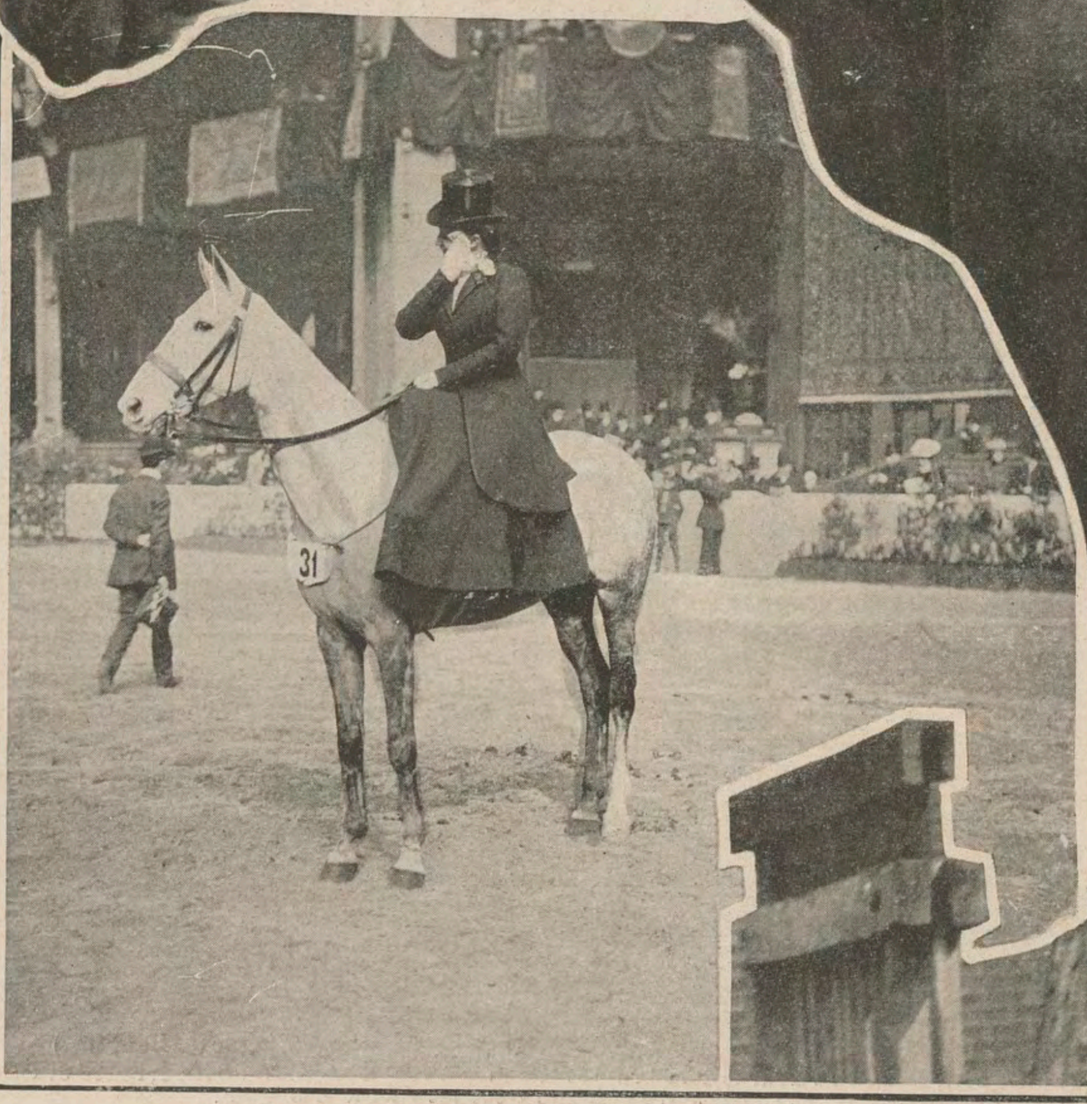
(Plaques Lumière.)

Le Vélodrome d'Hiver, pour sa clôture, faisait disputer dimanche dernier une course de huit heures derrière entraîneurs à bicyclettes. Les concurrents étaient Passerieu, Emile et Léon Georget, Petit-Breton, Ringeval, Marcel Cadolle et Cornet. C'est Emile Georget qui a triomphé.

LE CONCOURS H

Flibustier,
Monté par M. Bompard, 1er du Prix de la Prévoyance.

La Haute Cour
Montée par le lieutenan
3e cuirassiers.



Lady Grey,
Montée par Mlle Gack-Goldschmidt.
Prix Internationaux, hacks.

Sud Ouest,
Monté par le lieutenant Dagulhon-Pujol, du 30e d'artillerie,
un des meilleurs écuyers de l'armée.

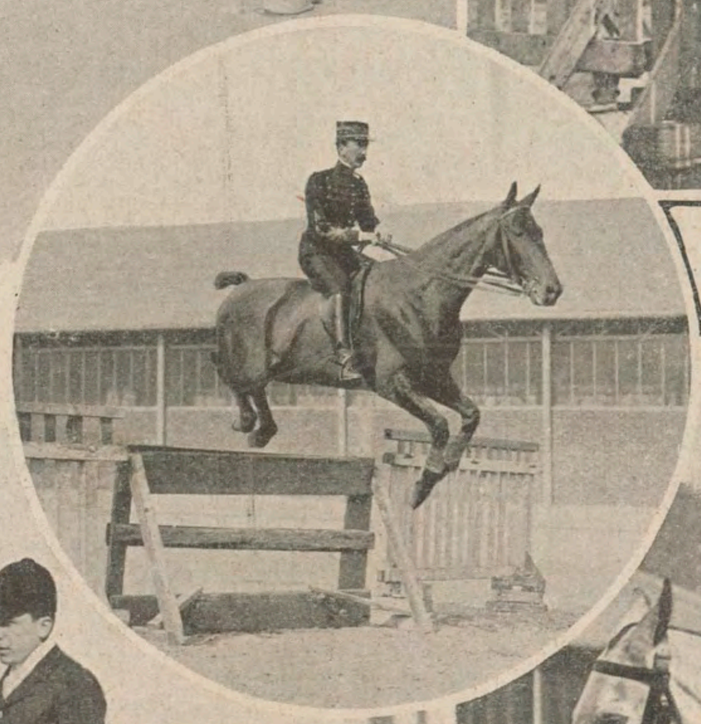
Les épreuves du Concours hippique de Paris ont continué à se dérouler la semaine derniere, devant une foule élégante et empressee. Nous donnons ci-dessus

(1) Voir les nos 445 et 446.

PIQUE DE PARIS[1]

Bandmaster,
Monté par M. de Juge-Montespiou, gagnant du Prix de l'Omnium.

Betsilé,
Monté par le lieutenadt Petit, du 3e cuirassiers.



(Plaques Lumière:)

tographies des concurrents des principaux prix d'obstacles pour habits rouges et celles de quelques-uns des plus notables concurrents des Prix réserves aux officiers.

Conquérant,
Monté par M. Lœwenstein,
nt du Prix de la Haye Jousselin.

Lave,
Monté par M. Malarmé, lieutenant au 1er dragons, gagnant du Prix des Régiments.

Zacar,
Monté par le colonel Varin, du 7e dragons, victime d'un accident dans le Championnat du cheval d'armes.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE | **CYCLISME** | **RÉSULTATS TECHNIQUES** | **ATHLÉTISME** | **HIPPISME**

Le docteur Durand au volant de la 24 HP avec laquelle il vient de triompher dans la Coupe de l'Automobile Club de Cannes.

UN ARRÊT A RETENIR

En aurions-nous fini avec les fantaisies plus ou moins burlesques de certains maires que hante la haine de l'automobile?

On se souvient que le règlement général sur la circulation des automobiles qui date de 1899, a fixé leur vitesse maximum à 30 kilomètres à l'heure (1) en rase campagne, et à 20 kilomètres dans les agglomérations, mais qu'il laisse aux maires le pouvoir d'abaisser cette dernière limite par des arrêtés pris en conséquence.

Si ce n'était pas un peu ridicule, c'est un amusant spectacle que celui de ces écriteaux qui défilent successivement a droite ou à gauche de la route sous les yeux de l'infortuné chauffeur.

12 kilomètres a l'heure! dit l'un — 10, répond un second — 5, ordonne un troisième — 6, crie celui-ci — 4, vocifère celui-là — Automobiles au pas! proclame un autre. Heureusement qu'on n'en prend que ce qu'il en faut prendre!

Mais certains maires sont allés plus loin. Ils ont prétendu réglementer l'allure des voitures sur tout le territoire de leur commune. En sorte qu'il suffirait d'une entente entre les communes qui se succèdent le long d'une grande route, pour rendre celle-ci inutilisable.

D'autres ont soutenu qu'une maison située le long d'une route nationale représentait une agglomération et que, par suite, ils avaient le droit d'imposer une vitesse réduite aux abords de cette maison! L'an dernier, le tribunal de simple police de Troyes condamnait un chauffeur pour contravention à un arrêté de ce dernier genre. Le Touring Club prit l'affaire en main et un pourvoi en cassation fut formé contre ce jugement. La Cour suprême vient de rendre son arrêt. Elle déclare que si les maires ont le droit de réduire la vitesse dans *l'intérieur* des agglomérations, leur pouvoir ne s'étend pas ur le réseau des voies de communication qui traversent leurs communes respectives, et casse le jugement du tribunal de Troyes.

Voilà un arrêt intéressant à retenir.

F.-A. WHEEL.

(1) Et dire que Sorel est allé dimanche dernier de Paris à Nice en seize heures!

Cette imposante théorie d'automobiles n'est autre que l'écurie du chevalier Vincenzo Florio, le mécène des sports italiens.

Course de bicyclettes à Tananarive. Une foule énorme entoure la piste, que pourraient envier de nombreux vélodromes provinciaux.

LES AMÉRICAINS A PARIS

Nos lecteurs trouveront dans ce numéro une page d'illustrations consacrée aux coureurs américains qui sont en ce moment à Paris. Jamais nous n'avons encore vu sur nos pistes un semblable arrivage de champions yankees.

A défaut de l'étoile, Kramer, nous avons ses satellites. Il faut croire que, par-delà l'Atlantique, nos vélodromes ont la réputation d'enrichir les coureurs. Soyons donc très flattés de cette haute estime et félicitons-nous de voir des hommes nouveaux en France. Ils ne manquent d'ailleurs pas de valeur. Fogler, le héros des Six-Jours, qui, grâce à ses habiles qualités de tasseur et de balanceur, a pu gagner deux années de suite la course de Madison, ne craint pas de venir revoir ses rivaux, qui furent les victimes de ses acrobaties à New-York. Bardgett que nous connaissions déjà et qui n'est pas inférieur à nos sprinters de seconde catégorie, Mac Farland, que son écle tisme rend aussi habile comme sprinter que comme stayer derrière tandems ou derrière motos; les frères Bedell, dont Menus surtout excelle derrière moteurs, sans oublier Schwab, depuis longtemps notre hôte, qui est un coureur honorable.

A cette longue série d'Américains, il convient d'ajouter Major Taylor. Après son exil, il va revenir parmi nous, rescapé de la L. A. W. Vous voyez que, à part Kramer, tous les grands coureurs yankees s'empressent de venir écumer dans le vieux monde. Il faut croire qu'en Amérique ils ne font pas précisément leurs frais.

JACQUES MORTANE.

Du 31 mars au 6 avril.

CYCLISME

Dimanche 31 mars.

Paris-Roubaix (270 kilom.) : 1. Passerieu, en 8 h. 45 m.; 2. Vanhouwaert, à 300 mètres; 3. Trousselier, à 5 tours; 4. Garrigou, à 7 tours.

Vélodrome du Parc des Princes. — *Tandems* : 1. Dupré-Doerflinger; 2. Poulain-Rettich; 3 Rutt-Van den Born.

Course de l'heure : 1. Darragon (74 kilom. 800); 2. Contenet (63 kilom. 400); 3. Menus Bedell (97 kilom. 700); 4. Nat Butler (65 kilom. 200).

Lundi 1er avril.

Parc des Princes. *Grand Prix de Pâques* : 1. Poulain, 2. Dupré, 3. Ellegaard.

HIPPISME

Dimanche 31 mars.

Auteuil. — *Prix Le Gourzy* (haies, 4.000 mètres) : 1. Neuil, à M. Veil-Picart (Parfrement); 2. Quelus; 3. Palafox. (9 partants.)

Grand Prix du Président de la République (steeple, handicap 4.200 mètres) : 1. Granule, à M. Siméon (P. Pantall); 2. Matsouyé; 3. Roi du Monde. (14 partants.)

Lundi 1er avril.

Longchamp. — *La Bourse* (2.200 mètres) : 1. Saint-Elme, à M. Charron (G. Stern); 2. Kalpak; 3. Tyrol. (8 partants.)

Prix de Fontainebleau (2.200 mètres) : 1. Calomel, à M. Aumont (Cormack); 2. Glion; 3. Megot. (3 partants.)

Prix Perplexe (2.000 mètres) : 1. King James, à M. Balli (J. Reiff); 2. Taghamento; 3. Beppo. (4 partants.)

Mardi 2 avril.

Auteuil. — *Prix Saxifrage* (steeple, 4.200 mètres) : 1. Solitaire II, à M. Djemil-Bey (A. Carter). (4 partants.)

Mercredi 3 avril.

Maisons-Laffitte. — *Prix Lagrange* (1.000 mètres) : 1. Pernod, à M. Aumont (Cormack); 2. Jasmin; 3. Bravo. (9 partants.)

Jeudi 4 avril.

Auteuil. — *Prix Fould* (haies, 3.500 mètres) : 1. Ruy Blas III, à M. Altmann (A. Carter); 2. Fer; 3. Maritime. (8 partants.)

Mme P. Vigny, qui disputera, le 20 avril, à Londres, un match de fleuret avec Miss Elwell pour le titre de champion du monde dames.

ÉNERGIE GASPILLÉE

Les « vieux » font beaucoup parler d'eux, en ce moment, ou, plus exactement, ils en parlent beaucoup eux-mêmes. Ils courent des cross, demandent la création de challenges et organisent jusqu'à des matches internationaux.

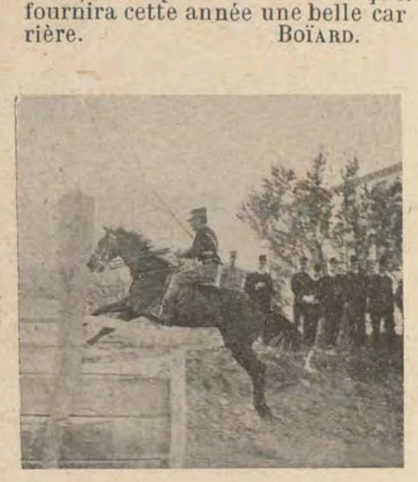
Après tout, ce sont là d'innocentes distractions. Que ces bons vieillards songent à retrouver les émois d'antan et se réunissent, pour discuter la formation d'un groupement, autour de sérieux apéritifs, dans la fumée de leurs bonnes pipes de pères de famille, cela vaut toujours autant, sinon mieux, que d'aller au café.

Qu'ils soient persuadés qu'un sport aussi violent que le football, pratiqué une fois la semaine, est une excellente mesure d'hygiène, c'est peut-être la conséquence d'une illusion. Mais le caractère paisible de leurs rencontres l'empêche d'être grave.

Seulement, que ne songent-ils, ces vieux, qu'un emploi plus utile de leur trop-plein d'énergie s'offre à eux, pour le plus grand bien de tous? Au lieu de jouer entre eux, égoïstement, que ne prennent-ils un exercice mieux en rapport avec leur âge, en surveillant le travail de leurs jeunes camarades et en les conduisant dans la voie de la perfection?

A condition d'être exempte du désir de parader, leur action serait salutaire à eux-mêmes comme aux autres. A moins que peut-être les vieux n'aient parfois à apprendre des jeunes... Mais ce serait contraire aux théories établies.

FERNAND BIDAULT.



Une famille sportive: les quatre enfants de M. de Rosen partant en promenade sur un vénérable cheval, sous l'œil du père.

QUELQUES RESULTATS

Il y a à peine un mois que les courses viennent de recommencer, et nous pouvons déjà dire que nous avons assisté à la rentrée de presque toutes les gloires de l'an dernier. Seul, Oualdi Halia n'a pas encore reparu: Quant à My Pet II ses débuts sur nos pistes françaises doivent avoir lieu incessamment.

Les résultats ont prouvé tout simplement, jusqu'ici, que les deux pensionnaires de l'écurie Aumont semblent avoir conservé la supériorité qu'avait établie leur carrière de deux ans. Pour Calomel, il est vrai, c'est plutôt sur une impression que peut se baser cette affirmation, car la victoire qu'il a remportée le lundi de Pâques à Longchamp paraît valoir surtout par le style dans lequel elle a été acquise. Mais, en ce qui concerne Pernod, on peut dire qu'il a été soumis déjà à de rudes épreuves et qu'il s'en est tiré à son honneur. Battu à 17 livres par King James, il précédait à 20 livres Ob et Chanaan.

Or, il faut noter que la distance de 1.400 mètres, tout à l'avantage de King James, devait au contraire, lui être défavorable puisqu'il est déjà entraîné sur de plus longs parcours. Il nous l'a prouvé du reste, peu de jours après, lorsqu'il a battu facilement, sur les 2.000 mètres du Prix Lagrange, les concurrents que leurs performances de l'année dernière semblaient désigner comme ses rivaux les plus sérieux.

Tenons-nous-en provisoirement à ces conclusions et attendons. Il a été rare jusqu'ici que la révélation du Prix Juigné fût appelée à un grand avenir. Au contraire, le Prix Eugène Adam, qui sera couru quand paraîtront ces lignes, a souvent été l'apanage d'un bon cheval. Soyons patients; l'an dernier, à pareille époque Maintenon n'existait pas; espérons que de nouveaux éléments viendront corser l'intérêt des joutes de la génération actuelle.

Dans les quatre ans, la supériorité de Maintenon est indiscutable. Il a gagné le Prix des Sablons avec la plus grande facilité. Son aspect est plus imposant que jamais. Il est inscrit, entre autres, dans le 49e biennal, dans le Prix de Cadran, dans le Grand Prix de Bade, et on peut être certain qu'il fournira cette année une belle carrière.

BOÏARD.

La 30-HP C. G. V. de la *Vie au Grand Air* dans Paris-Roubaix.

C'est dans une splendide 30-HP C. G. V. que nos collaborateurs ont suivi la course Paris-Roubaix. L'excellent conducteur Champoiseau la menait avec son habileté ordinaire. Gougoltz, qui est à ses côtés, pilotait une voiture de la meme marque qui fit merveille. Quand retrouverons-nous ces célèbres champions au volant de voitures de course?

Le Capitaine Antonio Parache sur Castro, vainqueur du Concours hippique militaire de Madrid.

Les Américains à l'entraînement

A Buffalo.

Fogler mène le train devant Mac Farland, les frères Bedell, Bardgett et Schwab. Quoique anglais, Tommy Hall les accompagne.

Si nous n'avons pas parmi nous, cette année, le célèbre **Kramer**, nous possédons, tout au moins, une pléiade de coureurs renommés outre Atlantique, sans oublier **Major Taylor**, dont l'arrivée est prochaine.

Fogler.

Fogler, le démarreur et le « tasseur » qui a triomphé deux ans de suite, dans les six jours de Madison.

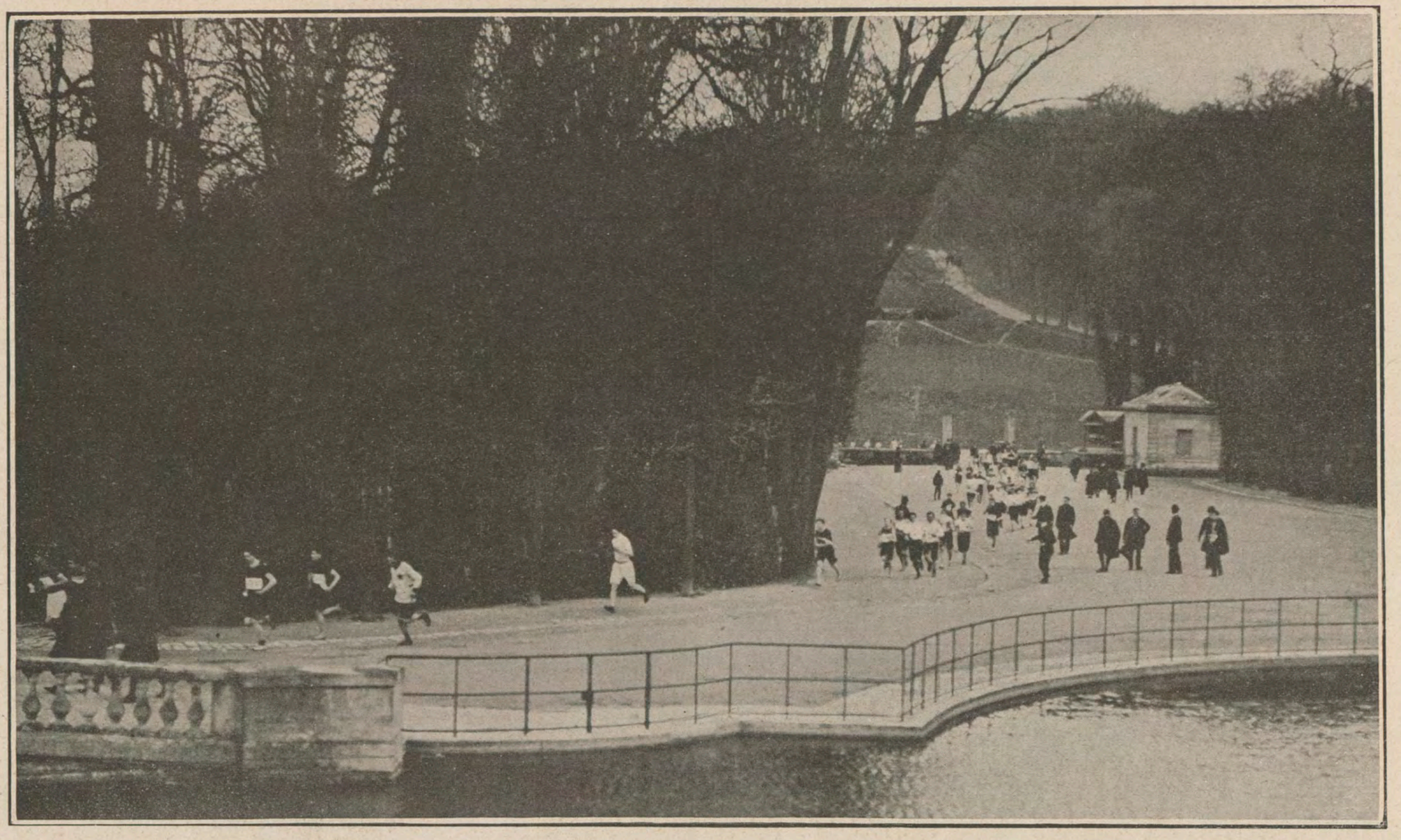
Menus Bedell.

Bon sprinter, bon stayer, Menus Bedell est un coureur sinon brillant, du moins très honorable.

Mac Farland.

Le meilleur du lot américain, l'immense Mac Farland excelle dans toutes les grandes épreuves cyclistes.

Le Cross National de la Fédération des Patronages



Les coureurs longeant le Grand Bassin.

Le championnat de Cross-Country de la Fédération sportive des patronages s'est couru dimanche dernier dans le parc de Saint-Cloud, sur un parcours de 10 kilomètres. Dans le classement par équipes, l'Etoile des deux Lacs a pris la première place.

Le 7 avril, avec le cross national de la F. G. S. P. F., s'est clôturée la saison d'épreuves pédestres sur route. C'était la quatrième fois que se courait ce championnat, qui avait réuni 154 concurrents. De nombreux spectateurs étaient venus applaudir les prouesses des jeunes pédestrians.

L'arrivée du vainqueur.

Charles Pouplet a triomphé en 37 m. 9 s. 2/5, battant de 50 mètres Boidet second, devant Vergne, très près.

Une montée difficile.

L'épreuve ne comportait que 10 kilomètres, mais le parcours en était suffisamment accidenté.

Le Championnat de France d'Association

Une attaque des Roubaisiens.

Pour la première fois, cette année, le R. C. F. devient détenteur du titre de Champion de France d'Association, en battant le R. C. de Roubaix, champion qui détenait le titre depuis 1902.

Dimanche dernier s'est disputée, au Parc des Princes, la finale du Championnat de France de Football Association : Le R. C. F. a triomphé du R. C. de Roubaix.

Un arrêt.

Les Roubaisiens, qui avaient été quatre fois champions de France en cinq ans, ont dû s'incliner devant la formidable équipe parisienne.

Les Roubaisiens résistent.

Ce n'est qu'après une partie très âprement disputée que les Parisiens ont fini par triompher par 3 buts à 2.

NOTES DES ÉDITEURS

C'est jeudi prochain, 18 avril, que sera donnée, dans notre salle de théâtre, la conférence que nous offrons à nos abonnés. M. Lucien Tignol, l'explorateur bien connu, parlera de la Chine au point de vue des voies de communication et des moyens de locomotion. A la veille du raid automobile Pékin-Paris, du journal le *Matin*, cette conférence ne peut manquer d'intéresser tout ceux qui, de près ou de loin, portent attention aux choses de l'automobile. Elle sera accompagnée de projections et suivie d'une soirée sportive au programme de laquelle figureront de palpitants assauts d'escrime, de boxe française et anglaise et de jiu-jitsu.

Nous tenons des cartes d'entrée à la disposition de ceux de nos abonnés qui nous en feront la demande ou qui viendront les retirer dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées.

Nos lecteurs ont mis tant d'empressement à répondre au questionnaire que nous leur avions posé et les réponses sont venues tellement nombreuses dans les derniers jours, que nous n'en avons pu, encore, terminer le dépouillement. Nous ne pourrons donc en publier les résultats que dans notre prochain numéro.

Disons déjà que nous avons puisé dans les réponses d'utiles renseignements et de précieux conseils dont nous saurons tenir compte.

Nous croyons qu'il est bon, afin d'éviter des confusions, de revenir encore une fois sur les divers services annexes que nous avons créés.

Parlons aujourd'hui de la photographie *Femina*. Il s'agit bien d'une photographie commerciale ouverte au public et où nous engageons vivement tous nos lecteurs à venir se faire photographier, de préférence à toute autre photographie. Nous sommes persuadés qu'ils sortiront enthousiasmés de l'installation de nos salons et ateliers de pose, ainsi que de l'habilité professionnelle du directeur de la photographie *Femina*, le jeune maître H. Manuel. Les tarifs sont les suivants :

1° Cartes visite grand format :			
Les douze.	30 fr. 2 poses.	Les six.	20 fr. 2 poses.
2° Cartes gravure ancienne :			
Les douze.	60 fr. 2 poses.	Les six.	30 fr. 2 poses.
3° Cartes format album grand format :			
Les douze.	60 fr. 2 poses.	Les six.	40 fr. 2 poses.
4° Cartes gravure ancienne :			
Les douze.	80 fr. 2 poses.	Les six.	40 fr. 2 poses.
5° Grand format 18×24 :			
Les douze.	150 fr. 2 poses.	Les six.	90 fr. 2 poses.
6° Grand format gravure ancienne :			
Les douze.	200 fr. 2 poses.	Les six.	110 fr. 2 poses.

Sur ces prix, il est fait une réduction de 10 0/0 aux abonnés des « Publications Pierre Lafitte et Cie » et de 5 0/0 aux lecteurs munis du bon spécial que l'on trouvera régulièrement dans une des pages de garde.

Pierre Lafitte et Cie.

LE CHAMPIONNAT DU CHEVAL D'ARMES

Le Championnat du Cheval d'armes, disputé chaque année pendant le Concours hippique de Paris, est revenu au capitaine Virmont, du 35e d'artillerie ⌀ C'est la première fois que cette épreuve est gagnée par un cheval de demi-sang

La tribune des juges.
Du haut de la tribune du juge à l'arrivée, les officiers supérieurs surveillaient les parcours, sur l'hippodrome de Vincennes.

Pour la première fois depuis la création du championnat du cheval d'armes, la victoire revient à un cheval de demi-sang; chaque année, à cette époque, le demi-sang avait à subir les dédains des enthousiastes du pur sang; il a vaillamment pris sa revanche et je suis convaincu que, grâce aux intelligents efforts de la Société du cheval de guerre, dont la formule est excellente, il saura désormais soutenir la réputation qu'il vient de conquérir. Le demi-sang, issu d'un père de pur sang et d'une jument de demi-sang est, à mon avis, le vrai cheval d'armes, car il joint aux qualités d'énergie et d'endurance du pur sang, une rusticité plus grande et possède un organisme moins délicat; il est moins « bête à chagrin » que le pur sang et cette résistance aux maladies est une qualité essentielle en campagne.

On objectera, peut-être, que les épreuves du championnat ne mettent pas en lumière le meilleur cheval ; c'est possible, car le but poursuivi est, non seulement d'encourager l'élevage du cheval, mais d'entretenir et de développer encore les qualités du cavali r. On note l'ensemble du cheval et du cavalier et la variété des épreuves est suffisante pour juger sainement. Les seules critiques possibles ne peuvent donc porter que sur l'importance attribuée à chacune des épreuves, l'ordre des opérations et la manière de juger les candidats.

Les notes du manège ont sur le classement final une influence prépondérante ; beaucoup s'en plaignent, disant qu'il est inutile de pousser aussi loin le dressage d'un cheval d'armes. On ne peut nier cependant l'importance de cette épreuve où s'affirment le mieux la science du cavalier et la souplesse du cheval, souplesse qui est un facteur important pour sa conservation. Nous avons la réputation d'être les plus fins cavaliers du monde et on a parfaitement raison de vouloir nous conserver cette supériorit . On pourrait cependant baisser un peu le coefficient de cette épreuve ; elle n'en conserverait pas moins une très grosse importance ; les notes du manège sont en effet plus échelonnées que celles des autres épreuves, les qualités d'écuyer étant plus rares ou moins cultivées que celles de cavaliers d'extérieur.

Il semble que, sans exiger des chevaux des qualités exceptionnelles, on pourrait être plus sévère pour le parcours sur route et le steeple ; seuls, quelques infortunés n'y obtiennent pas le maximum, alors que ces

L'entrée d'un groupe d'officiers sur la piste.
L'épreuve disputée sur l'hippodrome de Vincennes comportait un parcours de 4.000 mètres avec 14 obstacles, qui devait être couvert en 9 minutes. Les concurrents étaient répartis en huit groupes. Tous les cavaliers couvrirent le parcours dans le temps, sauf ceux du 3e groupe, pénalisés de 40 secondes.

épreuves mériteraient d'être beaucoup plus décisives. On rentrerait tout à fait dans le cadre des efforts qui peuvent être demandés à un cheval d'armes en faisant exécuter le steeple individuellement, après un parcours sur route d'une cinquantaine de kilomètres. L'idée, je crois, est généralement admise, espérons que quelques difficultés d'organisation ne l'empêcheront pas d'être adoptée.

Reste l'épreuve de concours hippique: il serait préférable, je crois, de la modifier afin que le jury pût mieux apprécier la franchise du cheval, sa puissance et sa maniabilité, les obstacles sont trop réguliers, trop léchés. Dans la nature, ils présentent presque toujours quelques points par où ils sont plus abordables ; en imitant cette irrégularité, on donnerait une prime à la franchise du cheval, au sang froid et à l'adresse du cavalier. Quelques obstacles un peu plus importants permettraient de juger de la puissance du cheval; enfin on jugerait mieux de sa maniabilité en exigeant un parcours moins rectiligne, avec des changements de direction, des arrêts, des demi-tours même et en fixant un minimum de vitesse.

Toutes ces modifications peuvent être réalisées ; il faut espérer que les organisateurs ne reculeront pas devant les efforts nécessaires pour augmenter encore la valeur de cette magnifique épreuve militaire.

Ce que fut l'épreuve de 1907. L'épreuve sur route fut favorisée par un temps superbe. On sait qu'elle comporte 60 kilomètres, qui se disputent chaque année sur le même parcours. Départ du Bois de Boulogne, Vaucresson, Rocquencourt,a Forêt de Marly, la Maladrerie et retour.

Cette année, la plus grande latitude avait été laissée aux concurrents, et chacun pouvait marcher à son gré, pourvu qu'il ne dépassât pas la limite de 3 h. 45, calculée sur la moyenne de 16 kilomètres à l'heure. En fait, tous les concurrents sont arrivés dans les délais, l'un d'eux, le lieutenant Coubert avec 27 minutes d'avance sur l'horaire.

Si l'épreuve sur route s'était disputée par un soleil d'été, il en fut tout autrement de l'épreuve de steeple, qui fut courue à Vincennes par un temps gris et menaçant. L'épreuve comportait un parcours de 4,000 mètres, avec 94 obstacles, qui devait être couvert en 9 minutes. Tous les concurrents se comportèrent bien. Le lieutenant Mac Carthy, du 1er cuirassiers, montant Duroc, détint le record des dérobades. Tombé à la rivière et remonté, il contraignait enfin, avec une louable énergie, son cheval à achever le parcours encore qu'il se fut dérobé de nouveau à plusieurs reprises. La dernière épreuve, enfin, se disputait au Grand

Le lieutenant Mac Carthy.

Le lieutenant Mac Carthy, du 1er cuirassiers, a fait à Vincennes un parcours très accidenté, son cheval, Duroc, dérobant à presque tous les obstacles et tombant même à la rivière.

(Plaques Lumiere.)

Le capitaine Virmont, vainqueur du championnat du cheval d'armes.

Le championnat du cheval d'armes a été remporté par le capitaine Virmont, du 35e régiment d'artillerie, sur Larve. Larve a déjà recueilli une ample moisson de récompenses dans les divers concours hippiques.

Palais. Les concurrents se sont montrés, sur un parcours difficile, sensiblement en progrès sur l'an dernier. Deux officiers supérieurs prenaient, cette année, part au championnat, tous deux excellents cavaliers et ayant de nombreux succès à leur actif : le colonel Varin, du 7e dragons et le lieutenant-colonel Joubert, du 16e chasseurs. Tous deux, dans l'épreuve de concours hippique, ont été victimes de chutes. Il est peut-être regrettable que des écuyers de cette valeur ne laissent pas aux lieutenants et aux jeunes capitaines l'honneur d'affronter ces redoutables épreuves, dont ils ont dépassé l'âge et pour lesquelles eux-mêmes ne présentaient pas des chevaux spécialement préparés.

Après avoir évolué sur le haut de la banquette irlandaise, Zaccar, le cheval du colonel Varin, est tombé. Son cavalier est remonté, mais, au saut de l'open ditch, il a reçu près de l'œil un coup de tête de son cheval et il a terminé le parcours avec un côté de la figure déformé et couvert de sang. C'est également à l'open ditch que le lieutenant-colonel Joubert est tombé et a abandonné, ne se voyant plus aucune chance pour être classé.

C'est le capitaine Virmont, du 35e d'artillerie qui est sorti vainqueur de l'épreuve avec Larve.

L'an dernier il s'était classé 3e avec cette même jument et il avait remporté le championnat international de Bruxelles et le premier prix de Haute-École à l'« Etrier ». Il a eu également avec elle de nombreux succès de concours hippiques.

Larve est fille d'une jument de demi-sang Fleur de Mai et d'un étalon pur sang, Assuérus, par le Petit-Caporal et Arcole, par Monarque, qui montra une certaine qualité en courses, sous les couleurs de M. Edmond Blanc, puis sous celles de M. Ed. Veil Picard. De taille moyenne, très bien fait et plein de sang, Assuérus répondait très bien au type de l'étalon de croisement. Sa fille Larve est une très jolie jument, de beaucoup d'allure.

La seconde et la troisième places ont été prises par des pur sang, Eminence, par Richelieu et Escarcelle à M. Dutech, capitaine au 12e chasseurs et Lady Brand, par Grand-Duc et Lady Balk, à M. d'Abzac, lieutenant au 1er chasseurs. La quatrième Lucques à M. Cromback, lieutenant au 9e cuirassiers, est une jument de demi-sang par Naufrage et Lurette, demi-sang.

Une foule nombreuse dans laquelle l'élément féminin et l'élément militaire dominaient, a assisté à la dernière réunion, à l'issue de laquelle M. Ruau, ministre de l'Agriculture, a remis la croix d'Officier du mérite agricole au colonel Varin et celle d'Officier au capitaine Virmont, gagnant du Championnat.

CAPITAINE XXX.

LA SEMAINE HIPPIQUE

Montjoie Jasmin Ben Peroraison Pernod Mordant Bravo Muscadet Evian

A 200 mètres de l'arrivée du Prix Lagrange (40.000 francs, 2.000 mètres).

Couru le 3 avril, à Maisons-Laffitte, sous une pluie torrentielle, le Prix Lagrange a fourni à Pernod l'occasion de se réhabiliter de son échec contre King James. Il a fourni une très belle course, sans être inquiété, battant Jasmin d'une longueur et demie. Bravo, 3e à une demi-longueur.

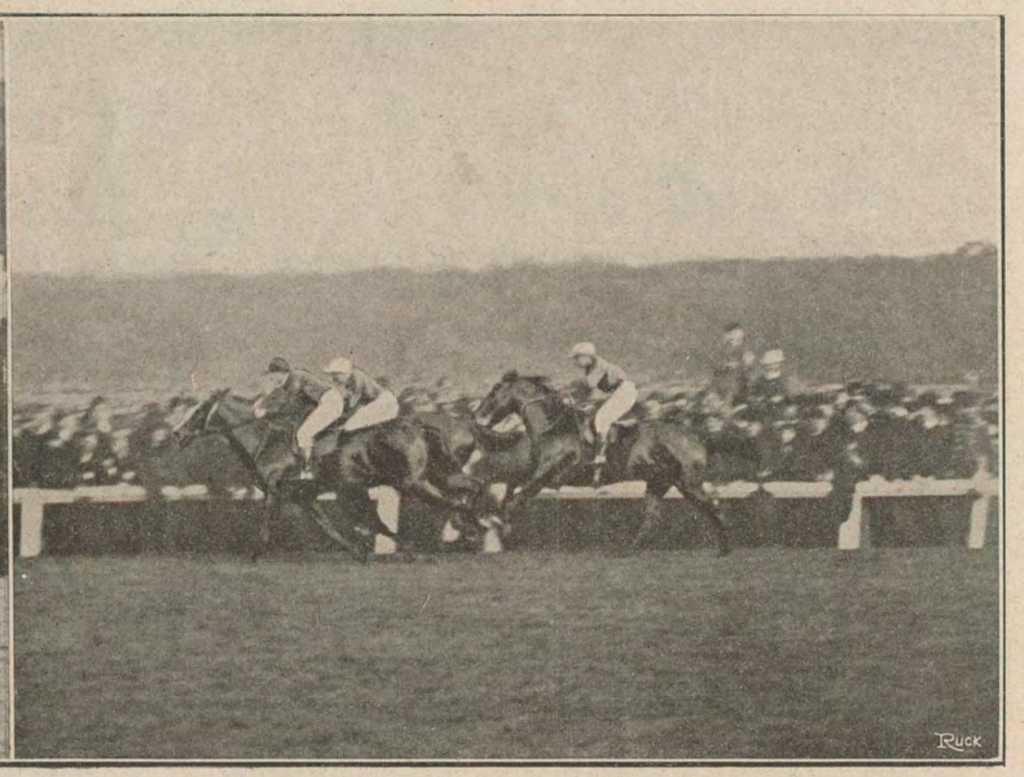
Rabat Joie. Eastman. Indépendant. Merci. Bel Oiseau. François Ier. Arga. Lucifer. Estafette. Le Radium. Isabeau. Indiano. Soupirant. Bobo. Evohe.

Le départ du Prix Juigné (20.000 francs. 2.000 mètres).

Le Prix Juigné, réservé aux chevaux de trois ans n'ayant jamais couru, constituait la plus importante épreuve de la réunion de Longchamp, dimanche dernier. L'arrivée, très disputée, permet de fonder de légitimes espoirs sur l'avenir de François Ier, d'Arga et de Merci.

François Ier.

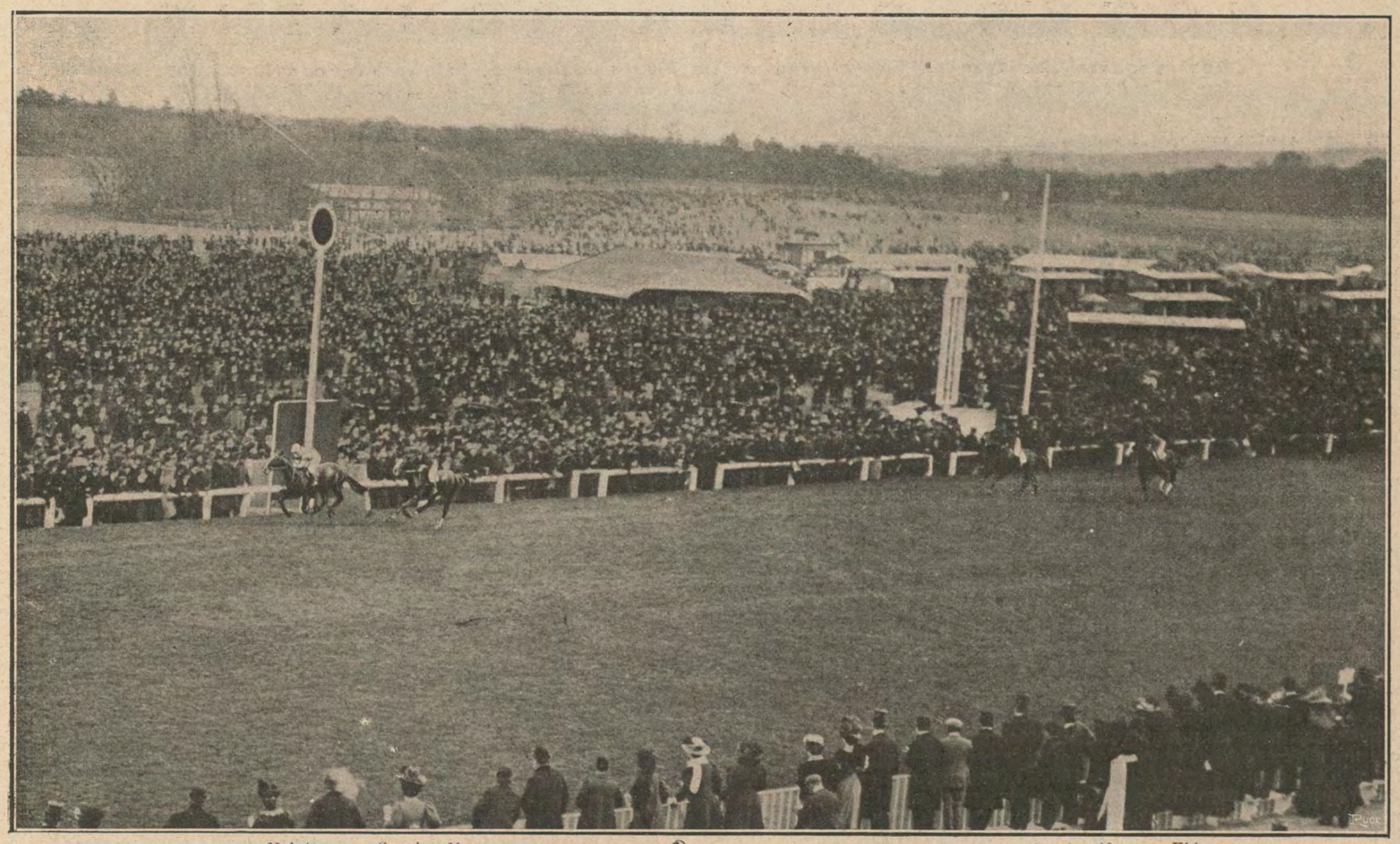
François Ier, par Tibère et Mlle de Flégny, à M. Auguste Merle, monté par Cormack, a brillamment triomphé dans le Prix Juigné.



L'arrivée du Prix Juigné.

Arga s'élançait en tête dès le départ. Avant l'entrée de la ligne droite, François Ier, venait en dehors et l'emportait d'une encolure.

Les grosses allocations attribuées aux différentes épreuves de Longchamp, dimanche dernier, la rentrée de Maintenon, le Prix Juigné, qui intéresse tous les sportsmen, et le temps aidant, comme à contre-cœur, il est vrai, légitimaient la présence du très nombreux public qui se pressait dans le coquet hippodrome.



Maintenon. Ganelon II Glouglou II. Eider.

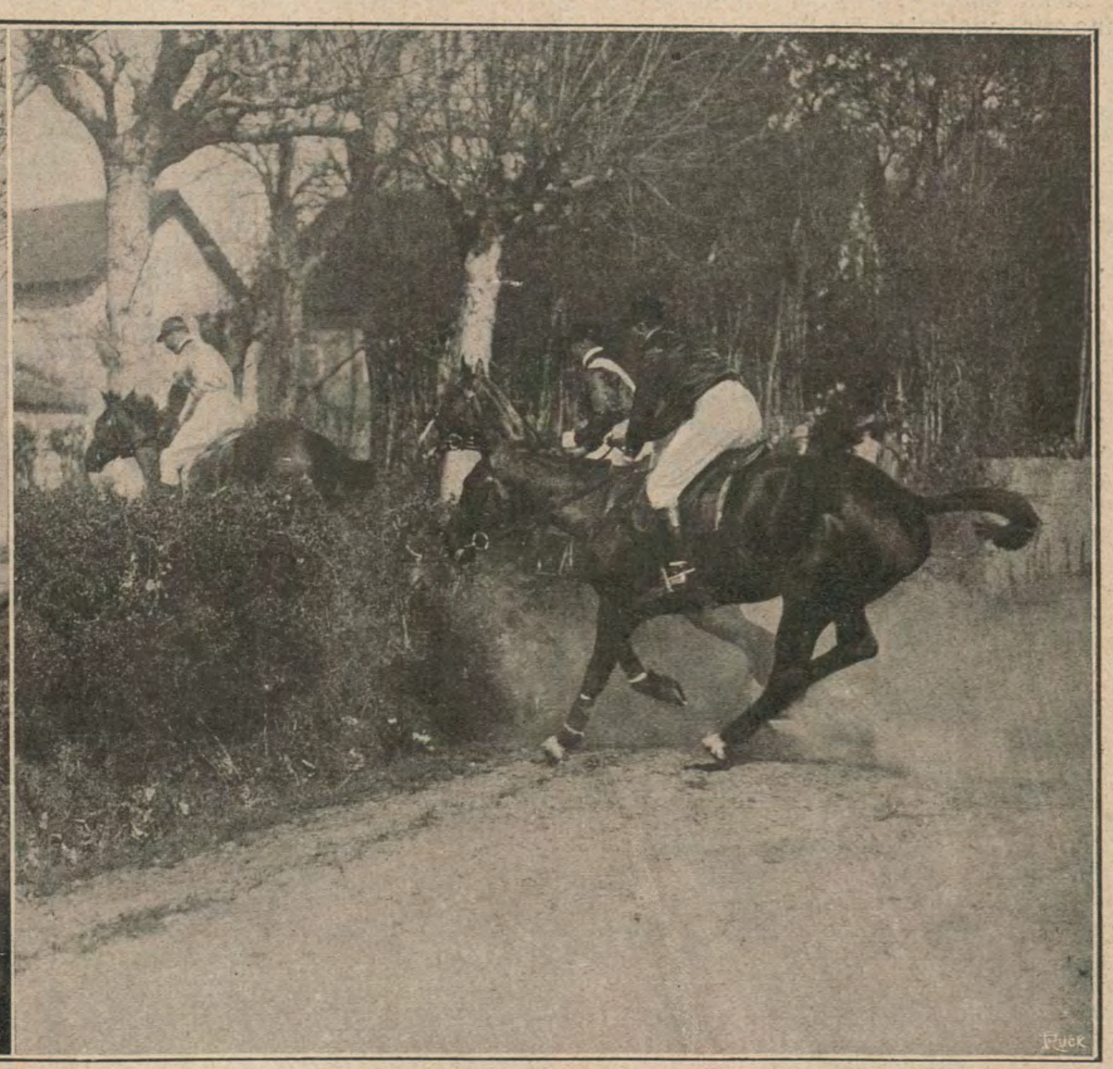
L'arrivée du Prix des Sablons (15.000 francs, 2.000 mètres. Longchamp, 7 avril).

Dans cette épreuve, le grand crack de 1906, Maintenon, effectuait sa rentrée. Dès le départ, le cheval de M. W.-K. Vanderbilt, monté par Bellhouse, filait devant Eider et Glouglou II, tandis que Moulins la Marche restait au poteau. Au bas de la descente, Ganelon II revenait et améliorait si bien sa position que dans la ligne droite il venait menacer Maintenon, qui conservait cependant une longueur.

UN CROSS-COUNTRY HIPPIQUE A PAU

La traversée d'une route.

Les cavaliers se jouaient des difficiles passages qui sillonnaient le paisible parcours.



Le saut d'une haie.

La route est séparée des champs par une haie inculte. Peu importe aux jockeys, qui la franchissent avec une relative facilité.

(Clichés Callizo)

Le cross-country de Pau a été, cette année, très brillant. en raison de la valeur des concurrents et de la foule élégante qui s'y pressait : MM. Mahuziés, de Lassence ont été les triomphateurs de la journée.

NOTES DE LA SEMAINE

Les épreuves classiques à Longchamp — Le Prix Hocquart et le quarante-neuvième Prix biennal — Le Prix Penélope à Maisons

MAINTENANT que Longchamp a rouvert ses portes, tout vêtu de neuf et plus brillant que jamais, voici la série des courses classiques qui recommence à se dérouler. Sagement établie, habilement combinée, elle nous permet d'assister petit à petit, dans le grand jour de l'épreuve publique, à l'épanouissement des générations précédentes et à l'éclosion de la génération actuelle. C'est ainsi que, dimanche dernier, le Prix des Sablons nous a montré la rentrée de Maintenon, le grand vainqueur de l'année passée. Et si le crack de l'écurie Vanderbilt est toujours resté aussi grand, aussi volumineux à côté de ses concurrents, le résultat nous a prouvé qu'il était demeuré aussi vainqueur vis à vis d'eux ; car il a triomphé avec une grande facilité. Ensuite, dans le Prix de Lutèce, Montlieu, le courageux lutteur de l'an dernier, a eu raison nettement de Punta Gorda, qui avait été, il est vrai, désavantagée par un mauvais départ. D'un autre côté, dans le Prix de Guiche, Dihor a confirmé, par sa performance, le mérite de Bravo et, à plus forte raison celui de Pernod, contre lesquels il s'était honorablement comporté. Enfin, le Prix Juigné nous a permis de faire connaissance avec un lot de quinze inédits sur la valeur desquels il est difficile de se prononcer à l'heure actuelle, mais qui semble contenir quelques sujets de classe.

Du reste, pendant la semaine, le sport ne chôma pas ; puisqu'il nous offrit l'attrait au Tremblay du Prix Citronelle, disputé pour la première fois et à Maisons-Laffitte, du Prix Lutin et surtout du Prix Eugène Adam, l'ancien Prix Boiard, qui constitue, au début de l'année, une sorte de critérium de la valeur des trois ans comparée à celle de leurs aînés.

Demain, à Longchamp, la série classique doit se continuer par le Prix Hocquart et le quarante-neuvième biennal.

Le Prix Hocquart est une poule des produits ; en d'autres termes, c'est un prix de 30.000 francs, ajouté à une poule de 500 francs chaque ; il est réservé aux chevaux de trois ans et les engagements se font, avant la naissance, pour les produits à naître de juments saillies par des étalons nés et élevés en France. Pour celui qui se court demain, les engagements ont été faits le 31 octobre 1903. On comprend aisément combien les propriétaires peuvent éprouver des mécomptes. Ainsi, 4 juments ont avorté, 34 n'ont pas eu de produits, 3 ont mis bas un poulain mort, 3 ont eu deux produits, enfin 2 sont mortes avant d'avoir mis bas. Finalement cent cinquante et un produits ont été déclarés et désignés le 1er octobre 1904 ; j'ignore encore combien les derniers forfaits la sseront d'adversaires en présence.

Le prix Hocquart est souvent revenu à un bon cheval. Dans ces dix dernières années, notamment, Le Roi Soleil, Perth, Maximum, Ex Voto et Maintenon y ont triomphé. Il faut espérer qu'il en sera de même demain. Nous pourrons peut-être assister à la rentrée de Prince d'Orange, de Franchise, de Queenie et à une nouvelle exhibition de Muscadet, d'Idaho ou du Radium. Mais l'intérêt sera bien plus grand s'il nous est permis, ainsi qu'on l'annonce, de voir les débuts sur nos hippodromes d'un cheval que ses performances de l'an dernier semblent devoir placer bien près de la tête de sa génération.

My Pet II est d'origine française, puisqu'il est fils de Perth et de My Mary. Mais il fut acheté yearling 30.000 francs chez Chéri, à la vente de l'élevage Say, par son propriétaire actuel, M. W. Raphael. Toute sa carrière de deux ans a été fournie en Angleterre. Il débuta le 11 juin à Lincoln, dans le Brayford Plate, qu'il gagna facilement de trois longueurs. Après cette victoire enlevée à de médiocres adversaires, il remporta avec la même facilité les Ascot Biennal Stakes ; il triompha ensuite à Newmarket dans les Exeter stakes et à Goodwood dans les Molecomb stakes. Puis il fut battu deux fois de suite ; mais outre que ces défaites comportaient des excuses, ses vainqueurs étaient Polar Star et Slieve Gallion. Enfin, il termina son année par deux victoires très aisées, dans les Hopeful Stakes et le Dewhurst Plate, devançant des animaux comme Prince of Orange, Traquair, Candahar, etc. Sur huit courses, il en avait gagné six, était arrivé une fois second et une fois non placé.

La seconde course importante de la journée de demain est le quarante-neuvième Prix biennal, 1906-1907. L'épreuve de l'année dernière à été gagné par Prestige, battant au petit galop deux concurrents, Narvaez et Puie d'Or, Prestige à malheureusement quitté le turf d'une façon définitive ; mais il pourra être remplacé, peut-être, par son compagnon d'écurie Maintenon. En ce cas, il pourrait bien, lui aussi, faire le vide autour de lui et la course se réduirait alors à une sorte d'exhibition dans laquelle l'élément d'intérêt n'est pas de savoir si tel concurrent gagnera, mais plutôt comment il gagnera. Il est vrai qu'il y a toujours cette glorieuse incertitude !

Dans le courant de la semaine, se disputera à Maisons-Laffitte une autre poule de produits, pour pouliches cette fois-ci ; c'est le Prix Pénélope. Il a été créé depuis deux ans et a vu triompher successivement Muskerry et Saïs. Cette année, les pouliches n'ont pas encore paru montrer une grande qualité dans leurs rencontres avec les poulains, à part peut-être Péroraison, qui a fini quatrième dans le Prix Lagrange. Espérons que cette épreuve nous fixera sur la foi qu'on peut ajouter à leurs valeurs respectives.

BOÏARD.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

Le marché de New-York vient de passer par une crise violente, que l'on considère comme à peu près terminée. Quand un événement de cette envergure a troublé les affaires au point de causer une véritable perturbation sur tous les grands marchés européens, on en recherche avidement les causes, et de cette recherche, il est possible de recueillir d'utiles enseignements.

Un journal financier américain a découvert plus d'une douzaine de causes distinctes, ayant toutes concouru à l'intensité de la crise, mais, tout en tenant compte des circonstances secondaires qui tiennent à la situation économique et politique des Etats-Unis, on peut dire que la crise n'a eu qu'une cause principale ; la hausse exagérée des actions de Chemins de fer, et ensuite des valeurs cuprifères. C'est ce que nous avons expliqué ici dans le numéro du 30 mars.

Cependant le public s'explique difficilement comment une hausse qui a duré plus d'une année, basée sur une véritable prospérité industrielle, peut être presque détruite en quelques jours par une baisse aussi soudaine que profonde.

Il est vrai que ces chutes inattendues sont plus fréquentes sur le marché de New-York, à cause des dimensions extrêmes qu'y prend la spéculation ; mais les krachs ne sont pas inconnus chez nous. Partout, ils se produisent sous l'effet des mêmes causes.

En 1905 et 1906, le commerce et l'industrie américains avaient pris un essor merveilleux, la spéculation avait échafaudé sur cette prospérité des opérations énormes. Quand les spéculateurs, les plus puissants, instigateurs du mouvemement, jugèrent que la hausse avait atteint son apogée, ils réalisèrent lentement d'abord et sans que la Bourse lancée en pleine hausse en fût influencée. Puis, ce fut la débâcle par l'intervention des baissiers. Certaines actions de Chemins de fer, même les plus solides et des meilleures, baissèrent de 50 0/0 et davantage. On s'était aperçu tout à coup que les Compagnies se livraient à des dépenses exagérées et augmentaient inconsidérément leurs capitaux, au moment même où plusieurs Etats de l'Union allaient établir des lois nouvelles pour restreindre les tarifs et contrôler l'administration de ces grandes entreprises.

Puis deux puissants groupes étaient en guerre, se battant à coups de millions sur le dos des actionnaires.

Aujourd'hui que la crise est passée, les actions des grandes compagnies américaines sont tout aussi bonnes qu'il y a deux mois, bien que leur prix ait baissé parfois de moitié. Les dépenses exagérées projetées par les Compagnies ne seront pas faites pour la plus grande partie et la hausse des salaires est arrêtée. Les actions *Atchison, Baltimore and Ohio, Chicago Milwaukee, Great Northern, Illinois central*, etc..., rapporteront d'aussi beaux dividendes qu'auparavant et peu à peu leurs cours remonteront.

C'est maintenant qu'il faut les acheter, ainsi que le conseille la *Revue Internationale des valeurs de placement* du 30 mars.

Et voici l'utile enseignement que l'on doit tirer de l'observation des krachs :

Les krachs sont produits par les excès de spéculation ; il faut donc fuir la spéculation ou vous risquez d'être saisi par la crise.

Les excès de spéculation sont toujours prévus et signalés par les bons journaux financiers. Prenez la collection de la *Revue Internationale* depuis trois mois, vous y trouverez des conseils de réalisation sur les *Gafsa*, sur les *Platine*, sur les valeurs anciennes de cuivre et surtout sur les chemins américains.

Pour le porteur de titres bien conseillé, les krachs sont des occasions de gros bénéfices. Il a réalisé avant la baisse et il rachète au plus bas.

C'est ce que viennent de faire nombre de nos anciens abonnés de la *Revue Internationale* qui, depuis quatre années, se trouvent bien des indications données et des renseignements de toutes places étrangères centralisées par ce journal.

PETITE CORRESPONDANCE

Auto X. Y. R. — *Vous trouverez des détails complémentaires sur la* Société Industrielle Franco-Canadienne *dans la* Revue Internationale *du 30 Mars. Il serait d'ailleurs plus simple de nous demander l'envoi des documents officiels sur Notre-Dame de France et sur les usines de Grande Pointe. Vous êtes-vous décidé à vendre vos* Platine ? *Ne placez pas tout le produit en actions. Vous voyez les pertes que peut causer à Paris une crise à New-York. Quel plus fort argument pourrait vous décider à vous constituer un portefeuille d'obligations sûres rapportant de 4 à 5 0/0 ?*

C. W. Toul. — *Nous ne croyons pas à une baisse profonde du cuivre. Les cours devront se fixer autour de cent livres ; vous remarquerez que le comptant est souvent un peu au-dessous, les trois mois un peu au-dessus de ce chiffre. Dans ces conditions, les jeunes valeurs de cuivre et notamment la* New-England and Clifton *qui est encore au pair, constituent des titres intéressants. Vous pouvez acheter.*

H. D. à Dôle. — *Le plus avantageux de tous les emprunts Japonais est celui que nous vous avons recommandé le* 5 0/0 1902 Intérieur *; faites le calcul vous constaterez. Ne remarquez-vous pas que le dernier emprunt 5 0/0 a servi à convertir l'emprunt 6 0/0 émis en Angleterre pendant la guerre, avec un retour de bâton de 200 millions de commandes japonaises. Nous prêtons à 5 0/0 au lieu de 6 0/0 et sans obtenir de commandes. Il est vrai que c'est après la guerre, mais avant ou après, c'est toujours la même chose pour le public français. Prenez le 5 0/0 1902 Intérieur.*

Jules 28 Bordeaux. — *Si vous avez des* Banque nationale d'Haïti, *n'hésitez pas à les arbitrer contre des* Banque de la Martinique. *Le cours est à peu près le même et la seconde est de tout autre ordre que la première.*

Pour tout ce qui concerne la partie financiere : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* JARRIGE.